CERO SENIN

LA ”AIR MEET – 2004” EGALI ÎN LUPTĂ CU ALIAŢII DIN NATO

Echipa României a fost uluitoare !

General de brigadă David E. Clary
USAF Exercise Co-Director

Publicaţie editată de
Statul Major al Forţelor Aeriene

Nr.5 (76) ■ SEPTEMBRIE – 2004

CER SENIN

PER ASPERA AD ASTRA

PUBLICAŢIE EDITATĂ
DE STATUL MAJOR
AL FORŢELOR AERIENE ALE ROMÂNIEI

CONSILIUL EDITORIAL
AL REVISTEI
"CER SENIN"

Preşedinte

general-maior LAURENŢIU MAFTEI

Membri

general-maior CONSTANTIN ZAHARIA
general de flotilă aeriană
CONSTANTIN CROITORU
general de brigadă MARINEL NICOLAE
general de flotilă aeriană LIVIU BURHALĂ
general de flotilă aeriană FĂNICĂ CÂRNU
general de brigadă NICULAE TABARCIA
comandor VICTOR STRÂMBEANU
comandor ION ŞTEFAN
comandor VIRGIL RISTEA
comandor LAURENŢIU SIMIONESCU

Coperta 4

IAK-52, mult îndrăgitul avion de şcoală şi antrenament al viitorilor piloţi militari

Redacţia "CER SENIN"

Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, km. 10,5
sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: 021/231. 53. 82
E-m@il: cersenin@roaf.ro
ISSN 1582-6317. B 222.04; C 1011.00

Ne puteţi vizita şi la www.roaf.ro/ro/cersenin

REDACTOR-ŞEF:
DUMITRU AMARIEI;

SECRETAR GENERAL DE REDACŢIE:
căpitan CRISTIAN PREDA;

REDACTORI DE RUBRICĂ:
locotenent
CIPRIAN PĂTRAŞCU,
locotenent MIRCEA BARAC;

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BÂNĂ,
NICOLAE RADU;

PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;

CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU;

FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU

TIPĂRIT LA
Royal Edimex
Tipografie Publicitate

CER SENIN

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Up Search Folders History Move To Copy To Delete Undo Views

Address CUPRINS

- CER SENIN
  - Arhiva – www.roaf.ro
    - Nr. 1 (72) ■ APRILIE – 2004
    - Nr. 2 (73) ■ MAI – 2004
    - Nr. 3 (74) ■ IUNIE – 2004
    - Nr. 4 (75) ■ AUGUST – 2004
  - Nr. 5 (76) ■ SEPTEMBRIE – 2004
    - CUPRINS
      - AGENDA (4)
      - EXERCIȚIU AERIAN REAL (9)
        - "COOPERATIVE SAREX 2004"
      - NATO – ÎN SCHIMBARE (12)
        - Modificarea rolului forțelor Alianței Nord-Atlantice
      - ROMÂNIA – ÎN NATO (14)
        - Exercițiul aerian româno-britanic "LONE CHEETAH 2004"
      - TEHNICĂ MILITARĂ (21)
        - Sistemul radar tip GAP FILLER
      - EXPERTUL DIXIT (24)
        - "Boala" numită stresul psihic
      - ALBUM "CER SENIN"(26)
        - F-117 NIGHTHAWK
      - FORȚELE AERIENE ÎN LUME (28)
      - AEROSPAȚIALE (34)
      - FORȚELE AERIENE ROMÂNE DE-A LUNGUL TIMPULUI (36)
        - Remember – luna august
      - CAZURI SPECIALE (38)
        - Desprinderea, în zbor, a cupolei la aeronave reactive
      - FILE DE ISTORIE (40)
        - Istoria aviației mondiale
        - Artileria antiaeriană în timpul celei de-a doua conflagrații mondiale
      - TOP 10 MANAGEMENT (44)
        - Concurs: "Ești în top, deci exiști!"
      - PE MALUL DUNĂRII, LA RUSE (48)
        - Bulgaria – România: 2-1
  - Lectură plăcută!

Exercițiu NATO

Pagina 15

Însemnare

Pagina 22

Tehnică

Pagina 26

În poligon

Pagina 34

Remember

Pagina 36

COMEMORAREA VULTURULUI CARPAȚILOR

"Se uită bărbați politici, se uită scriitori de renume. Pe el, însă, nu-l vom uita"
Nicolae Iorga

Statul Major al Forțelor Aeriene și primăria comunei Bănești, localitate în apropierea căreia, la 13 septembrie 1913, s-au frânt, pentru totdeauna, aripile marelui inventator și pilot Aurel Vlaicu, în temerara sa încercare de a trece Carpații, au organizat, în fața Monumentului marelui dispărut, un ceremonial militar-religios de comemorare a pionierului aviației române și mondiale. La activitate au participat reprezentanți ai unităților Forțelor Aeriene, Ministerului Administrației și Internelor din zonă, precum și ai Comandamentului Operațional Aerian Principal, Bazei 90 Transport Aerian, ai Ligii Aeriene Române, cetățeni, cadre didactice și elevi din Bănești.

După intonarea Imnului de Stat, preotul localității a oficiat slujba de pomenire.

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, generalul-locotenent Gheorghe Catrina, în cuvântul său, a evocat puternica personalitate a aviatorului erou, subliniind locul, rolul și contribuția de pionierat ale lui Aurel Vlaicu în formarea și dezvoltarea aeronauticii militare, exemplul de dragoste, devotament și slujire pe care l-a dat generațiilor ce i-au urmat, "viața și pilda sa geniale și eroice deopotrivă – devenind repere în drumul spre afirmare al fiecărui aviator militar".

Aurel Vlaicu a fost evocat, de asemenea, de primarul comunei Bănești, Petre Costache și de președintele Ligii Aeriene Române, generalul de flotilă aeriană (r) Ion Dicezare.

A urmat, apoi, solemnitatea depunerii coroanelor de flori.

Aviatori de la Aeroclubul "Gheorghe Bănciulescu" din Strejnic au evoluat la manșele aeronavelor lor deasupra mulțimii din fața Monumentului de la Bănești, închinat memoriei lui Vlaicu.

AVIATORI SPORTIVI ROMÂNI ÎN SLOVENIA

Aeroclubul din Slovenj Gradec, Slovenia, a organizat un airshow internațional numit "Aero-Expo". După cum sugerează și numele, nu este vorba doar de un airshow, ci și de o expoziție, axată, în special, pe aviația sportivă, aeronave ultrașoare motorizate (ULM), avioane "Business" etc. Au fost prezentate, la sol și în zbor, mai multe tipuri de ULM-uri , avioane de acrobație și școală (EXTRA-300, IAK-55, PITTS, PILATUS, PIPER, CESSNA etc.), avioane "Business" (CESSNA, CITATION JET, GALAXY BEECH CRAFT) și militare (MiG-21, GALEB G2, PILATUS). Vârful de lance al airshow-ului a fost cunoscuta formație a aviației militare italiene "Frecce Tricolori".

Lotul național de acrobație aeriană zbor cu motor din cadrul Aeroclubului României a participat cu o formație de acrobație aeriană și un număr de acrobație solo.

Piloții acrobați Lucian Tatu – cap – și Ioan Postolache – coechipier – au evoluat pe avioanele EXTRA-300. Programul formației noastre a cuprins loopinguri, tonouri, nod de Savoya, zbor pe spate, zbor în oglindă și a fost deosebit de apreciat de spectatori și specialiști. Campionul de acrobație al Sloveniei, Peter Podlusec, a felicitat piloții români, după încheierea evoluției, spunând: "Sunteți cea mai bună formație de acrobație pe care am văzut-o; voi și Sky Box".

Acrobația solo a fost executată de pilotul Vlad Borzea, cu un avion EXTRA-300, și a cuprins vrie plată, tonouri lente și rapide, abracadabra, zbor pe spate la mică înălțime. Evoluția a ținut spectatorii cu răsuflarea tăiată, stârnind o furtună de aplauze.

Trebuie menționat că aceasta a fost prima prezență internațională a lotului național de acrobație aeriană după achiziționarea avioanelor EXTRA-300. Cu această ocazie au fost stabilite contacte preliminare pentru participarea, anul viitor, la airshow-uri din Italia, Austria și Ungaria. (P. ION)

TAROM LA 50 DE ANI

Compania TAROM a împlinit cinci decenii de existență.

Înființată la 18 septembrie 1954, după încetarea activității TARS (Transporturile Aeriene Româno-Sovietice), compania s-a dezvoltat an de an, devenind tot mai performantă și solicitată, fiind singurul operator național de transport aerian.

Inițial, compania avea în dotare avioane de tip Li-2, cu o capacitate de 17–21 pasageri, operând mai întâi pe rute interne și apoi pe rute externe.

La numai doi ani de la înființare, ea își triplase deja capacitatea de transport.

În 1961 au fost achiziționate primele avioane turbopropulsoare mediu-curier de tip IL-18 care, aveau o capacitate de 109 pasageri și o viteză de croazieră de 650 km/h, urmate de turboreactoarele IL-62, Tu-154 și Boeing 707.

După șase ani, TAROM opera deja către aproape toate țările europene, iar în 1966 a efectuat primul zbor peste Atlantic. Anul 1969 a marcat efectuarea primei curse charter spre America de Sud.

În prezent, TAROM dispune de nouă aeronave Boeing 737 și

șapte ATR 42 seria 500. Toate aceste aeronave au o vârstă medie cuprinsă între cinci și șase ani, flota companiei fiind cea mai tânără din Europa.

Pasiunea pentru zbor și dăruirea pentru profesie au fost, dintotdeauna, calitățile de excepție ale personalului TAROM-ului, o bună parte din acesta fiind format, în decursul celor cinci decenii, în instituțiile și unitățile operative ale aviației militare, la manșa aeronavelor acesteia.

DIN NOU LA ÎNVĂŢĂTURĂ

La Academia Forţelor Aeriene

Vineri, 1 octombrie 2004, la Academia Forţelor Aeriene "Henri Coandă" din Braşov, a avut loc festivitatea de deschidere a anului universitar 2004–2005.

La festivitate au participat şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-locotenent Gheorghe Catrina,** însoţit de şeful resurselor la Statul Major al Forţelor Aeriene, **generalul de brigadă Marinel Nicolae,** şi de reprezentantul Inspectoratului Ministerului Apărării Naţionale, **comandorul Tudorel Ene.**

De asemenea, ceremonia a fost onorată de prezenţa Alteţei Sale Principele Radu de Hohenzollern-Veringen, reprezentant special al Guvernului pe probleme de integrare, cooperare şi dezvoltare durabilă. La activităţi au mai fost de faţă reprezentanţi ai Prefecturii judeţului Braşov, Primăriei municipiului, Inspectoratului Şcolar, universităţilor braşovene, comandanţi ai unităţilor militare din Braşov, cadre militare în rezervă sau în retragere, invitaţi ai studenţilor.

Mesajele comandantului Academiei şi şefului Statului Major al Forţelor Aeriene au scos în evidenţă necesitatea schimbării mentalităţii profesorilor şi studenţilor din perspectiva structurării şi desfăşurării procesului de pregătire la nivelul standardelor NATO.

La Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene

O festivitate specifică momentului deschiderii noului an de învăţământ s-a desfăşurat şi la Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene, din garnizoana Boboc.

În alocuţiunea sa, comandantul, **comandorul Marian Milea,** a precizat că procesul instructiv-educativ în această prestigioasă instituţie a învăţământului militar românesc, care decenii la rând a asigurat formarea specialiştilor militari necesari Armatei României pentru întreţinerea şi exploatarea tehnicii şi armamentului, precum şi pentru conducerea subunităţilor, este în măsură să se ridice la înălţimea aspiraţiilor lui Vuia, Vlaicu, Coandă, Bungescu şi Burileanu.

A fost evidenţiat faptul că perspectivele sunt promiţătoare avându-se în vedere dezvoltarea viitoare a tehnicii militare, nivelul pregătirii şi concepţia privind rolul şi misiunile noastre în cadrul organismului militar NATO.

Din partea conducerii Statului Major al Forţelor Aeriene a fost prezent **comandorul Eugen Casapu,** care a prezentat un mesaj în care au fost subliniate obiectivele ce stau în faţa şcolii în noul an de învăţământ.

CADEŢI ITALIENI – OASPEŢI AI ACADEMIEI FORŢELOR AERIENE "HENRI COANDĂ"

În ziua de 23 septembrie 2004, o delegaţie militară italiană, condusă de generalul-maior Giovanni Luigi Domini, comandantul Academiei Aeronautice Italiene, s-a aflat în vizită de documentare şi schimb de experienţă la Academia Forţelor Aeriene "Henri Coandă". Oaspeţii – printre care s-au aflat 79 de cadeţi şi cadete din anul V ingineri şi anul III piloţi şi navigatori la sol – au fost primiţi de comandantul Academiei Forţelor Aeriene "Henri Coandă", generalul-maior Constantin Zaharia.

Pe timpul vizitei, desfăşurate într-o ambianţă de prietenie, de deschidere şi înţelegere, membrii delegaţiei militare italiene au avut un schimb de opinii cu cadrele didactice şi studenţii anului IV, arma aviaţie, activitate care a permis identificarea punctelor comune şi a celor specifice din perspectiva procesului de formare a viitoarelor cadre pentru forţele aeriene. De asemenea, oaspeţilor italieni le-au fost prezentate principalele elemente de logistică din instituţie şi programa de învăţământ a studenţilor Academiei "Henri Coandă".

În acelaşi cadru prietenesc, delegaţia militară italiană a vizionat câteva casete cuprinzând istoria, economia şi cultura oraşului şi judeţului Braşov, a vizitat castelul Bran şi alte locuri turistice din zonă.

Locotenent-colonel
DUMITRU DINU

Aplicaţie cu trupe "CRISTIAN 2004"

În perioada 20–24 septembrie, Divizionul 1, din cadrul Regimentului 11 Rachete Sol – Aer "Horea", a desfăşurat o aplicaţie cu trupe privind pregătirea şi ducerea acţiunilor de luptă pentru apărarea antiaeriană a unui obiectiv economico-militar.

Pe întreaga durată a desfăşurării aplicaţiei "Cristian 2004", personalul divizionului al cărui comandat este locotenent-colonelul Ion Dihoiu, a demonstrat că formează o echipă unită şi pregătită pentru a face faţă misiunilor sale specifice.

La finalul aplicaţiei, comandantul regimentului, colonel Silviu Dimitriu, a remarcat implicarea şi eficienţa echipei de luptă în gestionarea situaţiilor propuse, precum şi utilizarea şi menţinerea tehnicii în parametrii optimi de funcţionare. Aceste aspecte, precum şi capacitatea statului major de conducere şi aplicare a procedurilor de comandă au evidenţiat nivelul superior de instruire în vederea ridicării graduale a capacităţii de luptă a divizionului, în conformitate cu cerinţele NATO.

A reapărut "VIAŢA MILITARĂ"

PUBLICAŢIE DE SUFLET A ARMATEI

VIAŢA MILITARĂ
Liderul militar al Armatei Române, generalul dr. Mihail Popescu, şi comandantul suprem al Forţelor Aliate din Europa, generalul James L. Jones, salută reapariţia Vieţii militare
ROUA VERDE DE ACASĂ

În primăvara anului 2001, publicistica militară românească primea o grea lovitură. "Viaţa Armatei", continuatoare a revistei "Lumea militară ilustrată", fondată în 1935, urmată de "Viaţa Militară", cu obârşie temporală în 1947, îşi înceta subit apariţia. Din motive de care nu dorim să mai auzim vreodată, publicaţia în care semnaseră, de-a lungul vremii, marile personalităţi ale literaturii, ştiinţei, artei şi culturii româneşti, oglinda de suflet a oştirii române, era ştearsă din calendarul apariţiilor lunare.

Singura publicaţie a armatei care trecea dincolo de porţile cazărmilor şi prima revistă ilustrată din ţară care a văzut lumina tiparului printre gloanţele rătăcite din însângerata iarnă a anului 1989 era redusă la tăcere.

Iată că, la numai trei ani de la acea măsură arbitrară, revista a reapărut, într-o formă grafică nouă, modernă, cu o tematică şi un conţinut sensibil îmbunătăţite, pentru presa militară soarele răsărind mai puternic, mai strălucitor.

I-au salutat reluarea drumului spre iluminarea inimilor şi conştiinţelor cititorilor cu minunate fapte de viaţă ostăşească şeful Statului Major General al Armatei Române, generalul dr. Mihail Popescu, comandantul suprem al Forţelor Aliate din Europa, generalul James L. Jones, şefii statelor majore ale categoriilor de forţe armate, alţi înalţi lideri militari din ţară şi de peste hotare, personalităţi ale literaturii, culturii şi artei româneşti, confraţi din mass-media.

64 de pagini, bogat ilustrate, cu fotografii şi documente de epocă şi actuale, vin în faţa cititorilor cu subiecte de mare însemnătate din mai toate domeniile vieţii militare: instrucţie, educaţie, învăţământ, participare la misiuni internaţionale, memorii de război şi jurnalistice, creaţie literară etc. Toate acestea reuşesc să-i aducă pe lectori cu ochii minţii în faţa frontului apărătorilor de ţară, de securitate internaţională, de linişte şi pace, care poartă ca însemn pe tunica militară cuvântul drag: România.

NOUTĂŢI DE LA FILIALA ARPIA – CRAIOVA

La şase ani de la înfiinţare, filiala Craiova a Asociaţiei Române pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii se prezintă cu frumoase realizări.

Obiectivele majore au vizat cinstirea eroilor aviatori, inventatori, constructori de aeronave şi tehnicieni ai aviaţiei militare şi civile, precum şi antrenarea tinerilor în activităţi aeronautice.

Recenta adunare generală a filialei a consemnat, între altele, desfăşurarea de activităţi omagiale în oraşul Băileşti, locul natal al celebrului pilot Petre Ivanovici, excelent acrobat în cunoscuta escadrilă "Dracii Roşii" şi autor al unor memorabile raiduri internaţionale; în comuna Maglavit, unde s-a născut, cu 76 de ani în urmă, generalul-maior prof. dr. ing. Ştefan Ispas, numele său fiind atribuit Şcolii generale din localitate; în comuna Perişor, de care se leagă momente importante din copilăria şi adolescenţa savantului Henri Coandă. Aici s-a inaugurat o sală memorială în şcoala ce-i poartă numele.

În cadrul Grupului şcolar "Anghel Saligny", s-a înfiinţat cercul "Aripi tinere", subordonat filialei.

O contribuţie deosebită la organizarea şi desfăşurarea numeroaselor şi interesantelor activităţi ale filialei ARPIA din Craiova a avut-o căpitan-comandorul (r) ing. Marin Iovănel. Meritele sale au fost relevate, în cadrul recentei adunări generale, de cei nouă foşti aviatori care au luat cuvântul, precum şi de prim-vicepreşedintele ARPIA, generalul de flotilă aeriană (r) Constantin Mereu, care i-a înmânat, din partea Asociaţiei Naţionale, o Diplomă de Excelenţă, în semn de preţuire a activităţii depuse în fruntea filialei.

Adunarea generală a luat act de retragerea căpitan-comandorului (r) Iovănel din funcţia de preşedinte, din motive de sănătate, şi a ales noul Consiliu Director, avându-l în frunte pe comandorul (r) Mitică Mirea, fost pilot de încercare pe avioane de vânătoare cu reacţie. Calitatea de vicepreşedinte i-a revenit comandorului (r) Mihail Nicolau. (PETRE BÂNĂ)

Aerodromuri ale Forţelor Aeriene Române vor fi modernizate de INTELCAN (Canada) şi THORN (Franţa)

Compania canadiană Intelcan a anunţat, printr-un comunicat de presă din data de 14 octombrie, semnarea unui contract în valoare de 24 de milioane de dolari cu Ministerul Apărării Naţionale al României privind modernizarea aeroporturilor militare Câmpia Turzii şi Boboc, prin integrarea unui sistem modern de management al traficului aerian.

Procesul strategic de planificare va începe până la sfârşitul anului 2004, iar cele două baze aeriene modernizate ar trebui să fie operaţionale până în anul 2007, a declarat preşedintele Intelcan Technosystems, Ron Weissberger.

De asemenea, firma "THORN" (Franţa) a câştigat licitaţia pentru asigurarea şi instalarea balizajului la cele două piste de decolare-aterizare – ne informează colonelul Liviu Nichifor, şeful secţiei comunicaţii şi informatică din Statul Major al Forţelor Aeriene.

CONSTANTA CALITĂŢII

Sintagma folosită ca titlu al consemnării de faţă caracterizează ediţiile "Revistei de Medicină şi Psihologie Aeronautică". În aceeaşi idee se înscrie şi recenta apariţie, pe cel de-al treilea trimestru al anului în curs.

Proba calităţii, trecută mereu cu succes, potrivit aprecierii specialiştilor, este dublată de o tematică mereu actuală, cu trimitere la problemele cele mai frecvente în medicină, cu manifestări directe sau indirecte în tonusul fizic şi moral al personalului aeronavigant şi nu numai.

Institutul Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială
„Gral Dr. Av. Victor Anastasiu"
Societatea de Medicină Aeronautică din România
Revista de Medicină şi Psihologie Aeronautică
Vol. 8 – Anul 2004 – Nr. 3 (28)
ISSN nr. 1454-6205

Partea a treia a materialului "Patofiziologia somatizării", de dr. med. Mirela Manea, dr. psih. Traian Manea, conf. dr. Viorel Poalelungi, continuă investigaţiile în căutarea cauzelor exacte privind geneza somatizării. Dar poate ar fi necesar să reproducem ce ne spun autorii în introducere: "Somatizarea reprezintă tendinţa de a trăi şi de a exprima o suferinţă somatică, drept răspuns la stres sau la un traumatism psihic. Aceasta s-ar manifesta ca disconfort somatic, inexplicabil printr-o tulburare sau leziune fizică, şi nu este efectul secundar al consumului de medicamente, alcool sau droguri". Fie şi numai aceste prime precizări ne îndeamnă să citim articolul, pornind chiar de la primul număr din acest an. Cu atât mai mult cu cât simptomele pot apărea, în mod episodic, şi la omul sănătos, aflat sub acţiunea unui stres psihic.

Materialul "Noi reglementări privind farmacoterapia la personalul aeronautic", şi el o continuare a lucrării precedente, reţine atenţia asupra necesităţii actualizării unor informaţii medicale în continuă schimbare, după cum ne asigură autorii, conf. univ. dr. Marian Macri şi dr. Mirela Anghel, informaţii cu implicaţii deosebit de importante în practica aeronautică.

Tot din articol aflăm ce medicamente au fost autorizate, ce se ia în medicaţia antialergică şi care sunt spray-urile nazale recomandate. În concluzie, autorii recomandă piloţilor să nu apeleze la automedicaţie.

Numărul tot mai mare de persoane care folosesc avionul şi lipsa unor metode standardizate de cuantificare a riscului de decompensare a afecţiunilor cronice în timpul zborului a determinat un colectiv de specialişti să realizeze un protocol de investigare a bolnavilor cu afecţiuni pulmonare. Rezultatele sunt expuse într-un articol pe această temă. Care merită citit.

Pe lângă unele articole ce se adresează cu predilecţie specialiştilor, cum ar fi, de pildă, cele referitoare la prevalenţa şi etiologia aritmiilor în cardiomiopatiile primitive, eozinofilia şi bolile parazitare, evaluarea pacienţilor cu hepatită cronică cu virus C ş.a., revista ne propune câteva materiale interesante cu adresă directă la personalul aeronavigant. Este vorba de agenţii stresori care acţionează asupra acestuia, de Dumitra Iancu şi Gabriela Lupeş, precum şi de articolul "Managementul obezităţii la piloţi", realizat de un colectiv format din dr. Mirela Anghel, conf. univ. dr. Marian Macri şi preparator univ. dr. Dragoş Popescu.

Deci, încă un număr de revistă bine conceput, cu o seamă de materiale de interes, de mare actualitate. (P. B.)

Vizite de informare-documentare

BRUGES (BELGIA):

LA CENTRUL DE ANTRENARE A PILOȚILOR PE AVIOANELE CU REACȚIE

În perioada 12–18 septembrie 2004, **generalul de flotilă aeriană Fănică Cârnu,** șeful Instrucției și Doctrinei din Statul Major al Forțelor Aeriene, și **căpitan-comandorul Alexandru Trandafir,** șef de birou în cadrul Serviciului Doctrină, au efectuat o vizită de informare-documentare la Centrul de Antrenare a Piloților pentru Avioanele cu Reacție, cu locația în orașul belgian Bruges. Perioada vizitei a coincis cu cea de-a 48-a Conferință a Comitetului Director al programului Euro-NATO Joint Jet Pilot Training (ENJJPT), program la care participă 13 state membre ale Alianței Nord-Atlantice: Belgia, Canada, Danemarca, Germania, Grecia, Italia, Marea Britanie, Norvegia, Olanda, Portugalia, Spania, Statele Unite ale Americii și Turcia. Conferința de la Bruges a avut ca scop stabilirea politicilor și sarcinilor Centrului de Antrenare a Piloților pentru Avioane cu Reacție (ENJJPT) pentru perioada imediat următoare, stabilirea modului de finanțare a programului și elaborarea proiectului noului Memorandum de înțelegere pentru perioada 2005–2015, atât cu actualii membri, cât și cu țările recent primite în NATO, printre care și România.

Programul ENJJPT a luat ființă în 1982 și are ca obiectiv principal pregătirea standardizată a piloților avioanelor de luptă din țările NATO, precum și pregătirea specifică a instructorilor de zbor. Pentru piloții elevi, modulele de pregătire includ antrenamentele de bază, avansat și preoperațional pe avioanele T-37 și T-38 și elemente tactice de bază, ofensive și defensive, aer-aer și aer-sol. Pregătirea durează 13 luni și asigură o medie de 250 de ore de zbor. Programul de pregătire personală a piloților instructori durează circa 80 de ore de zbor, după care aceștia execută exclusiv pregătirea piloților elevi (pe durata a 3 ani), efectuând în jur de 1.000 de ore de zbor.

În momentul de față, programul ENJJPT este considerat cel mai complex sistem de pregătire preoperațională a piloților avioanelor de luptă din țările membre NATO și cel mai bun program de acest gen din lume. Pregătirea propriu-zisă a piloților și instructorilor se desfășoară în S.U.A., la Baza Aeriană Sheppard, în cadrul unei unități speciale.

Avionul de antrenament în zbor pe timp de noapte T-38 (Baza Aeriană Sheppard – SUA)

Participarea Forțelor Aeriene Române la programul ENJJPT ar prezenta o serie de avantaje, printre care standardizarea pregătirii piloților în conformitate cu procedurile NATO, pregătirea unui corp stabil de instructori pentru Școala de Aplicație a Forțelor Aeriene, creșterea calității pregătirii piloților care urmează să treacă pe avionul MiG-21 LanceR sau pe viitorul avion de luptă multirol.

FLORENNE (BELGIA):

CENTRUL DE PREGĂTIRE "TACTICAL LEADERSHIP PROGRAMME"

În același interval de timp, 12–18 septembrie 2004, **comandorul Liviu Beleuzu,** șeful Secției Planificare Instrucție din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, și **locotenent-colonelul Daniel Stoicescu,** șeful Biroului Managementul Dezvoltării, au efectuat o vizită la Centrul de Pregătire "Tactical Leadership Programme" – TLP, din cadrul Bazei Aeriene Florenne, Belgia.

Centrul de Pregătire are drept scop asigurarea uniformizării și actualizării pregătirii de specialitate – zbor, cursuri teoretice, doctrină – conform standardelor NATO și formarea deprinderilor de lucru în echipe constituite din personal al Forțelor Aeriene din statele membre ale Alianței. Finanțarea centrului este asigurată de Marea Britanie, Germania, Italia, Statele Unite ale Americii, Belgia, Olanda, Spania și Danemarca, iar Franța pune la dispoziție spațiul aerian pentru desfășurarea activității de zbor. Limba utilizată în cadrul centrului este engleza, la nivel de cel puțin 2-2-2-2. În viitor, programa de învățământ va fi axată pe integrarea în sistemul de pregătire specific noilor membri NATO și perfecționarea activității de zbor pe timp de noapte. Cursurile organizate sunt grupate pe două categorii: care nu implică activitate de zbor și care implică activitate de zbor. Toate zborurile se desfășoară pe fond tactic, pe parcursul a 2-3 ore, cu alimentare în aer și suport AWACS. Întrucât avioanele MiG-21 LanceR nu au capabilitate de alimentare în aer, conducerea centrului a avansat propunerea ca România să participe la cursul de zbor cu 2 piloți/serie, în calitate de observatori.

Avionul-cisternă pentru alimentare în aer CK-135 (Baza Aeriană Florenne – Belgia)

Pe timpul vizitei, ofițerii români și gazdele au purtat discuții detaliate în legătură cu modul de organizare și desfășurare a cursurilor, conținutul programei de învățământ, facilitățile existente la Baza Aeriană Florenne, costurile de participare și de utilizare a serviciilor puse la dispoziție, perspectivele și evoluțiile procesului de pregătire a ofițerilor de aviație din statele membre ale Alianței Nord-Atlantice, criteriile și procedurile de selecționare preventivă a specialiștilor din Forțele Aeriene Române propozabili a participa la cursurile Tactical Leadership Programme care nu implică activitate de zbor.

PROTOCOL
ÎNTRE FORŢELE AERIENE ROMÂNE ŞI FORŢELE AERIENE UNGARE

La 24 septembrie a.c., a fost semnat, la Szolnok, în Ungaria, Protocolul Adiţional în domeniul Căutare-Salvare, de către **generalul-locotenent Gheorghe Catrina, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Române,** şi **generalul-maior Janos Sagy, comandantul Forţelor Aeriene Ungare**.

Încheierea acestui protocol era impusă atât de prevederile Convenţiei Internaţionale a Aviaţiei Civile, semnată la Chicago, în 1944, cât şi de prevederile acordului bilateral privind cooperarea în domeniul forţelor aeriene ale celor două ţări.

Semnarea protocolului a reprezentat momentul final al unui laborios proces de negociere, care s-a derulat pe o perioadă de mai bine de un an, timp în care echipa de negociatori români, condusă de **comandorul Adrian Marinescu,** din Serviciul Instrucţie, şi formată din **maiorul Iulian Măcreanu,** din Biroul Relaţii Militare Internaţionale al Statului Major al Forţelor Aeriene, şi **Adrian Alexe,** din Secţia Cooperare Militară Internaţională a Ministerului Apărării Naţionale, a căutat, împreună cu reprezentanţii partenerului ungar, să găsească cele mai bune soluţii pentru problemele ce trebuiau rezolvate.

Negocierile s-au purtat avându-se tot timpul în vedere premisa fundamentală că interesul superior al salvării vieţilor omeneşti trebuie să primeze şi că nici un efort nu este prea mare pentru aceasta. Astfel, prin prevederile sale, protocolul asigură legătura permanentă între centrele de conducere a operaţiunilor de căutare-salvare, conducerea în comun a operaţiilor, folosirea în comun a mijloacelor specializate, participarea la operaţiuni de căutare-salvare pe teritoriul celuilalt stat, simplificarea procedurilor, activităţi de pregătire în comun.

Se asigură astfel cadrul juridic ca operaţiunile comune de căutare-salvare a echipajelor şi pasagerilor aeronavelor militare aflate în dificultate, în zona de frontieră comună, să poată fi conduse şi desfăşurate în comun folosindu-se forţele şi mijloacele aflate cel mai aproape de zona accidentului, indiferent căruia din cele două state aparţin.

Aspect de la ceremonia semnării documentului

Din acest moment va începe să se desfăşoare procesul de implementare a prevederilor protocolului de către structurile nominalizate ale forţelor aeriene din cele două ţări, astfel încât el să devină operaţional şi efectiv.

REVEDERE EMOŢIONANTĂ

Promoţia 1952 a celor două şcoli de ofiţeri de aviaţie, de la Tecuci şi Focşani, şi-a dat întâlnire, după 52 de ani de la absolvire, la Cercul Militar Naţional. Tinerii entuziaşti şi frumoşi de atunci s-au revăzut şi s-au îmbrăţişat sub chipul de azi al unor oameni înnobilaţi de aura unor ani bogaţi în împliniri, din care peste 30 petrecuţi la manşa aeronavelor, în complexitatea trudei de stat-majorişti sau la catedrele instituţiilor de învăţământ militar aeronautic.

După 52 de ani, din nou împreună...

La apelul solemn au răspuns prezent doar 50, din 237, câţi au fost în urmă cu peste cinci decenii. Absenţele, grele, dureroase, au fost marcate prin păstrarea unui moment de reculegere.

Este promoţia care, alături de cele imediat anterioare, s-a aflat la baza trecerii de la aviaţia clasică la cea reactivă, din aceasta făcând parte valoroşii generali Dumitru Puiu şi Aureliu Cioabă – plecaţi prea devreme în eternitate.

Printre participanţi s-au aflat comandorii (r) Dumitru Tache (Cocoş), primul pilot român care a zburat în simplă comandă pe supersonicul MiG-23, Dumitru Cristian, un valoros comandant de regiment de elicoptere, Alexandru Marcu, pilot de excepţie, Petru Obreja, renumit ofiţer de stat major, precum şi multe alte personalităţi ale aviaţiei noastre militare de mai ieri.

Le-au fost alături la ceasul depănării amintirilor comandanţi şi instructori de zbor din anii de şcoală: generalul-locotenent (r) Gheorghe Zărnescu, comandorii (r) Popescu-Greaca, Mihail Băetanu, Gheorghe Curuliuc. **(P. SPĂTARU)**

"CER DESCHIS" – CU FEDERAŢIA RUSĂ

În baza Tratatului multilateral "CER DESCHIS", Federaţia Rusă a executat o misiune de observare în partea de sud-est şi centru-sud a teritoriului nostru naţional, cu un avion An-30 B.

Sub raportul oportunităţii, au fost vizate creşterea aportului armatei la implementarea politicii României de întărire a securităţii internaţionale şi stabilităţii regionale şi realizare a unui climat de bună vecinătate, încredere şi securitate cu ţările din regiune.

Echipa monitorilor români, condusă de **căpitan-comandorul Niculai Ududec,** şi-a dovedit şi în acest caz experienţa dobândită timp de 13 ani în executarea misiunilor de observare aeriană şi aplicare a regimului "CER DESCHIS", sprijinul acordat echipei Federaţiei Ruse în efectuarea zborului fiind apreciat de conducătorii misiunii.

Este primul zbor de observare pe care Federaţia Rusă îl execută deasupra României în cadrul Tratatului "CER DESCHIS". **(PETRE BÂNĂ)**

ÎN LUPTĂ PENTRU SALVAREA DE VIEŢI OMENEŞTI LA "COOPERATIVE SAREX 2004"

Primul exerciţiu "COOPERATIVE SAREX" s-a desfăşurat în septembrie 2003 la Baza Aeriană Szentkiralyszabadja, Ungaria. Exerciţiul a avut drept scop antrenarea şi perfecţionarea forţelor participante în realizarea interoperabilităţii în aer şi în cadrul unor operaţiuni limitate, la sol, pentru misiuni de evacuare medicală şi căutare-salvare. Din punct de vedere conceptual, exerciţiul a fost de tip real, implicând forţe şi mijloace planificate pentru desfăşurarea activităţilor de zbor pe timp de zi. Aproximativ 150 de militari, din patru ţări, au lucrat integrat şi întrunit în cadrul unei unităţi specializate în căutarea, salvarea şi evacuarea aeromedicală, simulându-se intervenţii în cadrul producerii unor accidente şi catastrofe aeriene.

Având la bază experienţa acumulată în 2003, scenariul, misiunile, forţele şi mijloacele implicate pentru "COOPERATIVE SAREX 2004" au fost proiectate şi aplicate la o scară mai amplă şi într-un mod mai complex.

Astfel, au fost implicate cu forţe şi mijloace Ungaria (două elicoptere Mi-8), România (două elicoptere IAR-330 Puma), Slovenia (un elicopter Bell-412) şi Serbia (un elicopter Mi-8). Au participat observatori din Italia, Croaţia şi Ucraina.

Gazda exerciţiului

Regimentul de Elicoptere 86 Szolnok a fost gazda exerciţiului "COOPERATIVE SAREX 2004". Dispus în partea de nord-vest a Ungariei, oraşul Szolnok a fost de-a lungul timpului scena unor importante evenimente militare. Aeroportul Szolnok a fost construit în 1939 şi, începând cu anul 1940, a găzduit permanent diferite tipuri de aeronave. În timpul celui de-al doilea război mondial a fost ocupat, pe rând, de unităţi aparţinând Germaniei şi fostei Republici Sovietice. În 1961 a devenit centrul de instruire pentru ofiţerii piloţi şi ingineri din Forţele Aeriene Ungare, dezvoltându-şi structura prin crearea, în 1964, a unui Regiment de Instruire pentru Aviaţie, şi, în 1971, a unui Regiment de Recunoaştere în Zbor. O transformare importantă s-a petrecut în anul 1984, când unitatea a fost înzestrată cu elicoptere Mi-2, Mi-8 şi cu avioane IAK-52, An-26, fiind înfiinţat Regimentul de Transport Aerian Combinat 89.

Procesul amplu de reorganizare a Forţelor Aeriene Ungare a determinat comasarea tuturor escadrilelor de elicoptere într-o singură unitate, fapt ce a dus la înfiinţarea Regimentului de Elicoptere 86 Szolnok, la 1 august 2004. Misiunile regimentului sunt executate de o escadrilă de elicoptere de transport (Mi-8, Mi-17) şi o escadrilă de elicoptere de atac (Mi-24). Principalele misiuni ale regimentului constau în instruirea forţelor aflate la dispoziţia NATO, a Forţei de Reacţie Rapidă în colaborare cu trupele terestre, căutare-salvare şi evacuare medicală.

Schimb de experienţă între reprezentanţii ţărilor participante la exerciţiu privind echipamentul medical ce înzestrează elicopterele destinate misiunilor MEDEVAC

Elicopterul IAR-330 Puma, echipat în varianta MEDEVAC, în zbor către Regimentul de Elicoptere 86 Szolnok, Ungaria

Profesionalism aero-medical

După un zbor fantastic, pe un cer când senin, când frământat de nori fie pufoşi, fie plumburii, cele două elicoptere IAR-330 Puma, echipate în varianta MEDEVAC, au aterizat pe aeroportul Timişoara, unde au fost efectuate formalităţile de vamă. O dată încheiate operaţia de alimentare cu combustibil şi verificările tehnice specifice, elicopterele şi-au reluat zborul, purtând cei 20 de militari ai Statului Major al Forţelor Aeriene Române către Regimentul de Elicoptere 86 Szolnok, Ungaria, locul de desfăşurare al exerciţiului "COOPERATIVE SAREX 2004".

Delegaţia română, condusă de **comandorul Adrian Marinescu,** a fost întâmpinată pe aerodromul Szolnok de **colonelul Lajos Toth,** directorul exerciţiului.

La scurt timp au sosit şi delegaţiile Serbiei, la bordul unui elicopter Mi-8, şi Sloveniei, la bordul unui elicopter Bell-412.

Cocktail-ul oferit de gazde, la ceas de seară, şi-a atins din plin scopul, şi anume de a se realiza un prim dialog între membrii delegaţiilor participante la exerciţiu.

Prima zi din cadrul exerciţiului a fost dedicată fami-

liarizării cu procedurile ce urmau a fi aplicate, modului de cooperare între echipaje, identificării zonelor în care se va acţiona şi, nu în ultimul rând, lucrărilor de întreţinere tehnică.

În zilele ce au urmat s-a trecut la executarea misiunilor stabilite în scenariul exerciţiului. Prima misiune a revenit elicopteriştilor români. Conform procedurilor stabilite, echipajul compus din **comandorul Adrian Marinescu, căpitanul-comandorul Cristinel Ion, căpitanul Ioan Călin** şi **maiştrii militari Ginel Nedelcu** şi **Constantin Hurchi** a fost alarmat, primind misiunea de a evacua doi piloţi "catapultaţi" dintr-un avion L-39. Echipa medicală, formată din **locotenentul medic Dragoş Tudose** şi **caporalul paramedic Cristinel Mihai,** a urcat de urgenţă la bordul elicopterului IAR-330 Puma care a decolat către locul "accidentului". După cercetarea mai multor zone, s-a identificat locul unde erau poziţionaţi "răniţii". Ca o dovadă de îndemânare şi rapiditate în intervenţie, locotenentul medic Dragoş Tudose şi maistrul militar Ginel Nedelcu au coborât în rapel din elicopter, după care au intervenit asupra primului "rănit". Elicopterul a aterizat şi caporalul paramedic Cristinel Mihai şi maistrul militar Constantin Hurchi s-au ocupat de al doilea "rănit". După acordarea primului-ajutor, "răniţii" au fost imobilizaţi în tărgi şi urcaţi la bordul elicopterului. Pe timpul transportului către locul de dispunere a spitalului de campanie s-au întocmit fişele "răniţilor", astfel încât la momentul predării acestora la camera de urgenţă erau întrunite toate condiţiile efectuării unor intervenţii, acolo unde se impunea, mai complexe. Locotenentul medic Dragoş Tudose, participant la mai multe exerciţii ce au inclus şi componente de căutare-salvare (SAR) şi evacuare medicală (MEDEVAC), aprecia că "participarea la un exerciţiu strict dedicat misiunilor de tip SAR şi MEDEVAC este o experienţă extrem de utilă pentru cei care lucrează în acest domeniu". Observatorii exerciţiului, prezenţi pe toată durata derulării misiunii, au apreciat profesionalismul echipajului navigant şi medical românesc, in integrum.

Aspect din cadrul unei intervenţii efectuate de o echipă medicală românească

Formaţie de elicoptere Mi-8, aparţinând Serbiei şi Ungariei, în zbor, în cadrul unei misiuni MEDEVAC

La rândul lor, echipajele ungar, sloven şi sârb au fost alarmate, primind misiuni de căutare-salvare şi evacuare medicală în diverse zone, variate ca formă de relief şi nivel de accesibilitate, misiuni ce au solicitat din plin experienţa şi îndemânarea celor ce au intervenit. Astfel, **sergentul Radmila Brecelj,** din echipa medicală slovenă, a apreciat că "scenariul exerciţiului a fost foarte apropiat de realitate, cu multe situaţii complexe, oferindu-ne astfel posibilitatea de a analiza dacă suntem capabili să acţionăm într-un mediu nou, coordonaţi de o structură multinaţională".

Maistrul militar Ginel Nedelcu, echipat în costum de scafandru, în momentul intervenţiei pentru salvarea "rănitului" aflat într-o barcă, pe lac

Echipajul celuilalt elicopter IAR-330 Puma, compus din **căpitanii Gavriluţă Maloş, Artur Palfi, Corneliu Titiana** şi **maistrul militar Ioan Bogdan,** a primit misiunea de a evacua doi "răniţi" dintr-o zonă împădurită. Ploaia deasă, de toamnă, şi norii plumburii au contribuit din plin la creşterea gradului de complexitate al misiunii. Cu toate acestea, locul de amplasare a "răniţilor" a fost identificat repede, iar **medicul Flaviu Cucerzan** şi **caporalul paramedic Vasile Dragu** au intervenit prompt, acordând primul ajutor şi îmbarcând "răniţii". Căpitanul Gavriluţă Maloş, comandantul echipajului, participant pentru prima oară la un astfel de exerciţiu, aprecia că "este o adevărată provocare să acţionezi în aceste condiţii, în cadrul unei forţe multinaţionale!"

Pe întreaga durată a exerciţiului, elicopterele IAR-330 Puma au funcţionat perfect, deşi au fost solicitate din plin, meritul pentru acest lucru revenind echipei tehnice, formate din **locotenent-comandorul ing. Laurenţiu Machedon, căpitanul ing. Eugeniu Ghinea, maiştrii militari Eugen Chelu** şi **Florin Udrea.**

O misiune aparte, constând în căutarea, salvarea şi evacuarea unui pilot "catapultat" şi aflat într-o barcă pe un lac, a revenit primului echipaj românesc, din care a făcut parte, de această dată, şi **căpitanul Sorin Sârbu.** O dată ajunşi la locul de ampla-

sare a "rănitului", maistrul militar Ginel Nedelcu, echipat în costum de scafandru, a coborât pe cablul troliului acționat de maistrul militar Constantin Hurchi, a luat "rănitul", după care au fost urcați la bordul elicopterului. După cum ne-a mărturisit ulterior maistrul militar Ginel Nedelcu, "o astfel de intervenție are un grad înalt de dificultate. Am experiență în astfel de misiuni, dar pericolele te pândesc la fiecare mișcare executată. Mă bucur că totul a decurs în bune condiții".

Locotenent-colonelul Alberto Pelacchi, observator din partea Italiei, a apreciat profesionalismul cu care militarii români au acționat într-o situație complexă, fapt evidențiat și în cadrul debriefing-ului desfășurat la încheierea misiunii.

Forța multinațională în acțiune

Ultima zi a exercițiului a avut un scenariu deosebit, special creat pentru a demonstra capabilitatea forțelor și mijloacelor implicate de a acționa în comun.

La desfășurarea acestei misiuni au participat și **generalul-locotenent Gheorghe Catrina, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene Române, generalul-maior Janos Sagy, șeful Forțelor Aeriene Ungare,** atașați militari și reprezentanți mass-media.

Conform scenariului, așa cum ne-a precizat **maiorul Iulian Măcreanu,** ofițer în staff-ul exercițiului, cele șase elicoptere participante la exercițiu trebuiau să intervină la locul unei "catastrofe aeriene", activitatea fiind coordonată de către Centrul de Comandă-Control al Operațiunilor SAR al Forțelor Aeriene Ungare. După ce, la locul "accidentului", au aterizat toate elicopterele, echipajele medicale, sub îndrumarea celulei de coordonare, au început acordarea primului ajutor și efectuarea evacuării medicale cu ambulanțele sau elicopterele, funcție de priorități. Nu puține au fost situațiile în care membrii echipajelor au ajutat echipele medicale la transportul "răniților", care erau dispersați pe o suprafață mare, fapt ce a contribuit la eficientizarea activității. După aproximativ o oră, "răniții" au fost evacuați de la locul "catastrofei aeriene". **Maiorul medic Gabriella Czifra,** din detașamentul ungar, considera, la încheierea misiunii, că "între țările participante a fost o colaborare excelentă, dându-se dovadă de flexibilitate, înțelegere și aplicare a regulilor stabilite".

Sublocotenentul Kresimir Tafra, observator din partea Croației, a apreciat că "la un astfel de exercițiu ai foarte multe lucruri de învățat. Colaborarea dintre participanți a fost lucrul pe care l-am apreciat cel mai mult. Pe viitor trebuie dezvoltate astfel de exerciții, întrucât întotdeauna este loc de mai bine".

La ceremonialul de închidere, colonelul Lajos Toth, directorul exercițiului, a apreciat că "în cadrul <<COOPERATIVE SAREX 2004>> s-a atins un înalt nivel de interoperabilitate, întrucât s-au utilizat echipamente compatibile, s-au oferit și primit servicii interschimbabile, s-au utilizat aceleași proceduri, fapt ce a contribuit la îmbogățirea experienței echipajelor participante".

Coborârea în rapel a locotenentului medic Dragoș Tudose – o demonstrație a abilităților pe care le stăpânește pentru a ajunge rapid la locul "accidentului"

Comandorul Adrian Marinescu, comandantul detașamentului român, a precizat: "cu fiece an, exercițiul implică mai multe forțe și mijloace și devine tot mai complex. Scopul exercițiului, acela de a aplica și dezvolta cooperarea în cadrul misiunilor SAR executate cu elicoptere militare, precum și între echipajele aeronavelor și cele medicale, în situații de urgență, a fost pe deplin atins". S-a stabilit ca următorul exercițiu "COOPERATIVE SAREX va fi găzduit de România în 2005.

Căpitan CRISTIAN PREDA

La "COOPERATIVE SAREX 2004" au participat 160 de militari din România, Ungaria, Slovenia, Serbia, Italia, Ucraina și Croația

MODIFICAREA ROLULUI FORŢELOR ALIANŢEI NORD-ATLANTICE

De la crearea NATO, rolul fundamental al forţelor aliate a fost acela de a garanta securitatea şi integritatea teritorială ale statelor membre. Atributul de asigurare a securităţii prin descurajare şi apărare colectivă rămâne şi astăzi una dintre responsabilităţile fundamentale ale Alianţei, dar, de la sfârşitul războiului rece, rolul şi organizarea forţelor NATO au cunoscut schimbări majore, atât pentru a se adapta noului mediu de securitate, mult mai dinamic şi mai complex, cât şi pentru a promova larg cooperarea militară cu statele partenere.
În timpul războiului rece, sistemul NATO de planificare a apărării era, în principal, axat pe menţinerea capacităţilor necesare apărării împotriva unei posibile agresiuni din partea Uniunii Sovietice şi a Pactului de la Varşovia. O dată cu căderea zidului Berlinului, mulţi au sugerat că NATO nu mai era necesară. Cu toate acestea, securitatea euro-atlantică, deşi mai puţin confrontaţională, a devenit mai complexă şi multe provocări noi au apărut din afara Europei, din proliferarea armelor de distrugere în masă şi a mijloacelor de transport al acestora, precum şi din terorism. Această nouă agendă în domeniul securităţii a devenit clară la începutul anilor '90, o dată cu conflictele etnice din Balcani, când forţelor NATO li s-a solicitat să joace un rol activ în domeniul sprijinului păcii şi al gestionării crizelor.
Mai recent, atacurile teroriste din septembrie 2001 şi operaţiunile subsecvente din Afganistan, menite să distrugă rădăcinile Al Qaeda, grupul terorist responsabil pentru aceste atacuri, au condus la sporirea preocupărilor privind ameninţările generate de terorism, de proliferarea armelor de distrugere în masă. Forţele NATO contribuie, în prezent, la apărarea împotriva terorismului şi joacă un rol mai substanţial în cadrul misiunilor internaţionale de sprijin al păcii, care sunt întreprinse de NATO, pentru prima oară în istoria sa, dincolo de spaţiul euro-atlantic. Astfel, chiar dacă astăzi ameninţările cu care se confruntă Alianţa sunt mai puţin apocaliptice decât în timpul războiului rece, acestea sunt foarte reale, presante şi adesea imprevizibile.

Forţele convenţionale ale NATO

De la sfârşitul războiului rece, dimensiunea de ansamblu a forţelor convenţionale a fost redusă semnificativ: forţele terestre ale statelor membre, la dispoziţia Alianţei, au fost reduse cu 35%; numărul navelor de mare capacitate a fost diminuat cu 30%, iar cel al escadrilelor de luptă, cu aproximativ 40% de la începutul anilor '90. În cazul majorităţii forţelor, s-a renunţat la nivelul înalt de capacitate de răspuns, acestea fiind restructurate în sensul dezvoltării unei mai mari flexibilităţi şi mobilităţi, precum şi pentru a-şi asuma un rol mai important în domeniile de sprijin al păcii şi gestionare a crizelor şi de a coopera eficient cu forţe din state nemembre NATO.

Un exemplu al modului în care noile circumstanţe au generat modificări în ceea ce priveşte felul în care forţele militare aliate sunt organizate este reprezentat de introducerea conceptului militar de Forţe Operative Multinaţionale Inter-Arme (CJTF). Acest concept asigură o structură flexibilă care permite comandanţilor militari să accepte servicii provenind din ţări diferite, în scopul îndeplinirii cerinţelor specifice ale unei anumite operaţiuni militare. Aceasta facilitează, de asemenea, integrarea ţărilor nemembre NATO în operaţiuni de sprijin al păcii conduse de NATO şi permite derularea operaţiunilor militare conduse de U.E., pe baza utilizării capacităţilor NATO. Noile roluri ale NATO în gestionarea crizelor şi sprijinul păcii au sporit începând cu mijlocul anilor '90. Astfel, între 1992 şi 1995, forţele NATO s-au implicat în războiul bosniac, în sprijinul Organizaţiei Naţiunilor Unite, pentru a oferi asistenţă în procesul de monitorizare şi aplicare a sancţiunilor ONU în Adriatica, precum şi în zonele de interdicţie aeriană aflate deasupra Bosniei-Herţegovina, şi pentru a furniza sprijin aerian Forţei de Protecţie a ONU din teren. Loviturile aeriene lansate în august şi septembrie 1995 pentru a opri asediul asupra oraşului Sarajevo au ajutat la restabilirea echilibrului de putere şi au asigurat o soluţionare paşnică a conflictului. Ulterior, în decembrie 1995, cu mandat ONU, NATO a dislocat o forţă multinaţională care să pună în aplicare măsurile militare înscrise în acordul de pace.

În primăvara anului 1999, rolul NATO în gestionarea crizelor a fost consolidat o dată cu lansarea, de către aliaţi, a operaţiunilor aeriene împotriva regimului iugoslav, pentru a-l forţa să se conformeze solicitărilor internaţionale de a înceta represiunile politice şi etnice în provincia Kosovo. O forţă multinaţională de amploare, condusă de NATO, a fost mandatată să contribuie la restaurarea stabilităţii.

Bombardierul strategic B-2 SPIRIT, escortat de avioane de atac de tipul F-117 NIGHTHAWK

Doi ani mai târziu, la începutul anului 2001, NATO, în cooperare cu noul guvern democratic iugoslav, s-a angajat în prevenirea crizelor în Serbia de Sud, o zonă cu populaţie numeroasă de etnie albaneză. Mai târziu, în acelaşi an, NATO şi Uniunea Europeană s-au angajat în diplomaţia preventivă pentru a contribui la evitarea izbucnirii războiului civil în Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, încurajând negocierile unui plan de pace. O forţă a NATO de dimensiuni reduse a fost dislocată în scopul dezarmării, în mod paşnic, a rebelilor şi pentru a asigura securitatea

observatorilor internaţionali, astfel încât stabilitatea a fost curând restaurată.

Operaţiunile din Balcani au permis forţelor NATO să acumuleze o experienţă semnificativă în privinţa operaţiunilor de sprijin al păcii şi gestionare a crizelor, precum şi în activitatea de conducere a coaliţiilor multinaţionale din care fac parte şi ţări nemembre NATO. Aceasta face ca

Complexul de rachete sol-aer PATRIOT – aflat în dotarea forţelor NATO

NATO să fie un instrument de o utilitate inestimabilă în mediul prezent de securitate. De la atacurile teroriste din septembrie 2001, Alianţa a fost din ce în ce mai mult solicitată să contribuie la consolidarea securităţii în zonele de instabilitate aflate dincolo de spaţiul euro-atlantic tradiţional.

În Afganistan, în august 2003, Alianţa a preluat comanda Forţei Internaţionale de Asistenţă pentru Securitate (ISAF), în scopul de a sprijini procesul de stabilizare a unui stat îndelung afectat de război civil şi care a oferit adăpost teroriştilor. Şi înainte de aceasta, NATO a jucat un rol semnificativ în sprijinul aliaţilor care şi-au asumat roluri de lideri în cadrul ISAF. Rolul sporit al NATO asigură continuitate şi rezolvă problema necesităţii de a identifica noi state care să-şi asume poziţia de lideri ai misiunii, la fiecare şase luni. Personalul NATO operează sub egida ISAF şi continuă să acţioneze cu mandat ONU, care a fost extins în octombrie 2003 pentru a permite ca misiunea să acţioneze şi în afara capitalei Kabul.

Angajamentul NATO în Afganistan este prima misiune a Alianţei în afara spaţiului euro-atlantic. Acest lucru reflectă decizia crucială adoptată de miniştrii de externe aliaţi la reuniunea de la Reykjavik, din mai 2002, în cuprinsul căreia s-a prevăzut că "NATO trebuie să aibă capacitatea de a asigura forţe care să se deplaseze rapid, oriunde ar fi necesar, şi să susţină operaţiuni la distanţă şi în timp". Mai mult, urmare a intervenţiei conduse de S.U.A. împotriva regimului lui Saddam Hussein, NATO a fost de acord să sprijine divizia multinaţională condusă de Polonia în partea centrală a Irakului, în domeniile generării forţei, logistic, comunicaţii şi informaţii. Este pregătită, de asemenea, să ofere sprijin similar şi altor aliaţi care ar solicita ajutor.

Mediul de securitate post-11 septembrie 2001 a experimentat, de asemenea, folosirea clasică a gherea sistematică a navelor suspecte. În plus faţă de descurajarea terorismului, operaţiunea navală s-a soldat cu câteva beneficii neaşteptate şi a avut un efect vizibil asupra securităţii şi stabilităţii în Marea Mediterană, cu efecte pozitive asupra activităţilor economice şi comerciale.

Forţele nucleare ale NATO

Politica NATO faţă de armele nucleare este unul dintre domeniile politicii militare în care, în ultimul deceniu, au avut loc cele mai radicale schimbări. În timpul războiului rece, forţele nucleare ale NATO au jucat un rol central în cadrul strategiei Alianţei. Existenţa unui număr semnificativ al acestor forţe şi dorinţa afirmată a guvernelor aliate de a le menţine şi a avea în vedere utilizarea lor au fost menite să acţioneze ca un factor descurajant – nu doar împotriva utilizării armelor nucleare de către alte ţări, ci şi ca ultimă măsură împotriva oricărei forme de agresiune.

La jumătatea anilor '50, strategia numită "retaliere masivă" a scos în evidenţă descurajarea bazată pe ameninţarea că NATO ar riposta, cu orice mijloace aflate la dispoziţie, în special cu arme nucleare, la agresarea oricăruia dintre membrii săi. În 1967, a fost promovată strategia "răspunsului flexibil", având la bază descurajarea agresiunii prin crearea incertitudinii, în mintea unui potenţial agresor, cu privire la natura ripostei NATO, convenţională sau nucleară. Aceasta a rămas strategia NATO până la sfârşitul războiului rece.

Armele nucleare au un rol mult redus în cadrul strategiei de astăzi a Alianţei. Fiecare dintre cele trei puteri nucleare ale NATO – S.U.A., Marea Britanie şi Franţa – şi-a redus semnificativ cantităţile de armament, în unele cazuri chiar până la 80%. Circumstanţele în care folosirea acestor arme poate fi concepută sunt recunoscute ca fiind extrem de îndepărtate, iar acestea nu mai sunt îndreptate împotriva vreunui stat sau a vreunei ameninţări specifice.

Scopul fundamental al forţelor nucleare rămase este politic: acela de a prezerva pacea şi de a preveni coerciţia, prin evaluarea riscului unei agresiuni împotriva NATO ca incalculabil şi inacceptabil. Împreună cu capacităţile convenţionale, ne-nucleare, acestea creează incertitudine în planurile oricărei ţări care ar putea căuta avantaje politice şi militare din ameninţarea sau folosirea armelor nucleare, biologice sau chimice împotriva Alianţei.

În acelaşi timp, aliaţii NATO au un angajament pe termen lung în privinţa controlului armelor nucleare, procesului dezarmării şi preîntâmpinării proliferării armelor nucleare, iar NATO sprijină eforturile de reducere a armelor nucleare într-o manieră prudentă şi progresivă, precum şi eforturile de limitare a proliferării armelor de distrugere în masă (WMD). De altfel, recent, NATO şi-a creat un Centru WMD pentru a identifica cerinţele şi nevoia de schimb de informaţii în domeniu.

Termenul de forţe NATO poate avea o interpretare greşită. NATO nu are o armată permanentă. În schimb, statele membre, în mod individual, fac angajamente în privinţa tipurilor şi dimensiunilor forţelor care vor fi puse la dispoziţia Alianţei pentru a duce la îndeplinire sarcini sau operaţiuni agreate. Aceste forţe rămân sub control naţional până în momentul solicitării lor, după care sunt plasate sub responsabilitatea comandanţilor militari ai NATO.

În fapt, NATO are puţine forţe militare permanente. Personal integrat de mici dimensiuni din cadrul diferitelor comandamente multinaţionale formează structura militară integrată a Alianţei. Câteva forţe operaţionale, precum Forţa Aeriană a NATO de Avertizare Timpurie, asigură funcţionarea permanentă a capacităţilor de comunicare şau apărare şi supraveghere aeriană. În ceea ce priveşte Forţele Navale Permanente, care conţin un număr mic de nave şi personal provenind de la diferite forţe navale ale unor aliaţi, acestea sunt dislocate pe baza principiului rotaţiei.

Chiar dacă NATO nu are o armată permanentă, ea poate mobiliza forţele a 26 de aliaţi. Structura sa multinaţională integrată a atins un nivel de interoperabilitate fără precedent în istorie între forţele militare, înzestrate şi pregătite în comun. Aceasta, împreună cu ani de experienţă în conducerea operaţiunilor multinaţionale de gestionare a crizelor şi menţinere a păcii, conferă NATO o valoare inestimabilă în contextul actual de securitate, care necesită o acţiune internaţională coordonată pentru abordarea noilor ameninţări.

Sursa:
http//www.nato.int/docu/nato-trans/nato-trans-rom.pdf

ÎN MISIUNE LA KABUL

MILITARI DIN FORŢELE AERIENE ROMÂNE ACŢIONEAZĂ PE UN AEROPORT DIN AFGANISTAN

Patru ofiţeri şi un subofiţer din Forţele Aeriene Române se află în Afganistan, în cadrul misiunii APOD–KAIA (Airport Debarcation – Kabul International Airport). Misiunea a început pe data de 16 aprilie 2004 pentru locotenent-comandorii Dănuţ Dobre (de la Baza 86 Aeriană), Cristian Oprea (de la Comandamentul Operaţional Aerian Principal) şi plutonierul-major Cristina Ţibichi (de la Baza 95 Aeriană) şi la 7 iunie 2004 pentru locotenent-comandorii Octavian Filon (de la Baza 71 Aeriană) şi Pompiliu Voinea (de la Comandamentul Operaţional Aerian Principal).

Redacţia ***"CER SENIN"*** a reuşit să ia legătura, prin INTERNET şi telefon, cu locotenent-comandorul Octavian Filon, cu care a realizat convorbirea pe care o redăm în rândurile ce urmează.

Locotenent-comandorul Octavian Filon (în picioare) şi colegii săi de tură, în turnul de control de pe Aeroportul Internaţional din Kabul

– Alo, redacţia ***"CER SENIN"***? Sunt locotenent-comandorul Octavian Filon, controlor de trafic aerian pe Aeroportul Internaţional din Kabul. Am primit mesajul dumneavoastră şi sunt gata să vă răspund la întrebări.

– Pentru început, spuneţi-ne, domnule locotenent-comandor, cum este la Kabul şi cum se descurcă militarii români în cadrul misiunii APOD–KAIA?

– Mă aflu în tabăra militară din capitala Afganistanului şi am ieşit cu o oră în urmă din tură. Pe timpul serviciului meu nu s-a întâmplat nimic deosebit, deşi putea să se întâmple. În apropierea zonei noastre de responsabilitate au fost lansate mai multe rachete, şapte dintre acestea explodând la impactul cu solul... Aici, vremea este toridă chiar şi la jumătatea lui septembrie, temperatura depăşeşte 40 de grade Celsius şi vânturile puternice îngreunează considerabil vizibilitatea. Dar, cu toate că ne-a fost mai greu la început, ne-am obişnuit cu toate adversităţile locului şi ne îndeplinim ireproşabil misiunile. Eu şi colegii mei ne bucurăm de aprecieri unanime din partea comandanţilor şi camarazilor de misiune. Suntem aici români, germani, polonezi, portughezi, danezi, unguri, turci, lituanieni, estonieni, olandezi, belgieni, islandezi. Ne înţelegem foarte bine, cooperăm strâns sub toate aspectele. Trăim în condiţii de campanie, ne e dor de casă, de ţară, dar ştim că reprezentăm Forţele Aeriene Române, România, şi acest lucru ne dă putere, încredere şi optimism. Vă asigurăm că ţinem sus steagul ţării!

– Ce misiuni îndepliniţi, concret, şi cu ce riscuri vă confruntaţi?

– Locotenent-comandorul Dănuţ Dobre este comandant de detaşament APOD–KAIA, respectiv şeful controlorilor de trafic de pe Aeroportul Internaţional din Kabul, Oprea este şef birou meteo, Voinea şi cu mine suntem navigatori şefi şi controlori de trafic aerian, iar Cristina Ţibichi este administratorul detaşamentului şi, la nevoie, şofer. Nu lucrăm în aceleaşi ture, dar ne întâlnim des, locuim în aceeaşi tabără, beneficiem de aceleaşi condiţii de cazare şi hrănire – după standarde NATO. Serviciul îl executăm, de regulă, în trei ture zilnice: două de câte 6 ore pe timp de zi şi una de 12 ore – pe timp de noapte. Între turele de serviciu avem câte două zile libere. Eu sunt în tură cu un ofiţer danez şi unul portughez. Comandantul misiunii este un ofiţer islandez, cu care am mai lucrat şi în Kosovo. Ştiu exact ce am de făcut sub aspect profesional, sunt absolventul unui curs de controlori de trafic aerian din Statele Unite ale Americii şi cunosc foarte bine atât procedurile specifice, cât şi limba engleză. Zona noastră de responsabilitate este un perimetru cu o rază de 10 mile şi o înălţime de 12.000 de picioare (circa 3.600 de metri). Serviciul de tură se execută în turnul de control al aeroportului, unde nu există radare. Ne orientăm, aşadar, exclusiv după observarea cu ochiul liber. Iar traficul este destul de intens: la fiecare 3 minute trebuie să dirijăm 2–3 aterizări, decolări sau survoluri de aeronave civile şi militare. Evident, mai apar şi situaţii critice. Odată, un avion a luat foc la impactul cu pista, altădată unei aeronave militare i s-a blocat trenul de aterizare. Am rezolvat incidentele fără victime şi fără urmări grave.

Vorbeaţi de riscuri. Da, există şi riscuri. În fond, aici confruntările militare nu s-au încheiat definitiv, rebelii afgani n-au predat în totalitate armele. Practic, noi lucrăm ca pe front, după regulile stricte ale războiului. Nu suntem expuşi direct, dar în orice clipă putem deveni ţinta rachetelor sau tirurilor de artilerie, fie ele şi întâmplătoare, răzleţe. Iar turnul de control de pe Aeroportul Internaţional din Kabul se află în afara perimetrului de dispunere a taberei militare – păzită cu străşnicie de trupele ISAF –, la poarta de intrare a aeroportului făcând de pază un singur soldat afgan, care mai mult se roagă decât veghează. Repet, însă, nu ne speriem, nu ne plângem. Suntem militari, profesionişti şi nu precupeţim nici un efort pentru a ne situa mereu la înălţimea încrederii ce ni s-a acordat.

– Aveţi legătură cu cei de acasă, vă e dor de ei?

– Da, avem legătură cu cei de acasă. Soţia mea, Monica-Cristina, este salariat civil la Baza 71 Aeriană, unde îndeplineşte funcţia de operator spaţiu aerian. Vorbim la telefon despre noi, despre cei doi băieţi ai noştri, Alin şi Cătălin, despre rude, despre colegii de unitate. Îmi e dor de toţi, dar ştiu că ei sunt bine şi acest lucru mă linişteşte, mă face să mă concentrez mai mult asupra misiunilor de aici.

– Vă mulţumesc mult, domnule locotenent-comandor, şi vă doresc sănătate şi îndeplinirea ireproşabilă a misiunilor!

P.S. Tocmai când am încheiat convorbirea telefonică cu locotenent-comandorul Octavian Filon, ne-a bătut la uşa redacţiei... locotenent-comandorul Pompiliu Voinea, aflat într-o permisie de 15 zile în ţară. Ne-a salutat călduros şi ne-a făcut următoarele precizări: "Acum e foarte bine pentru noi, românii, la Kabul, dar perioada de acomodare a fost deosebit de dificilă, sub aspect profesional, datorită complexităţii traficului aerian şi densităţii activităţii zilnice. Pe nici un aerodrom din România nu există o asemenea dinamică a aeronavelor, iar în Forţele Aeriene Române nu se aplică în totalitate regulile ICAO de dirijare, aşa cum se aplică la Kabul. Am depus eforturi mari pentru a intra în mână, cum se spune, şi, ajutaţi de experienţa anterioară, de cunoştinţele dobândite la cursurile de specialitate efectuate în străinătate, am trecut relativ repede peste perioada de adaptare şi am fost certificaţi în timp scurt în calitatea de controlori de trafic aerian de turn la Kabul... Suntem onoraţi că am fost selectaţi să reprezentăm Forţele Aeriene Române în această misiune atât de importantă şi dorim să ducem la bun sfârşit ceea ce am început. Ne-a mobilizat în mod deosebit vizita la Kabul a domnului general-locotenent Gheorghe Catrina, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, care ne-a îmbărbătat, ne-a dat încredere în puterile noastre. Înţelegem să răspundem la investiţia ce s-a făcut în noi cu îndeplinirea la cel mai înalt nivel profesional a misiunii APOD–KAIA".

Aşa să fie, domnule locotenent-comandor!

Colonel (r) NICOLAE RADU

LA ”AIR MEET – 2004” EGALI ÎN LUPTĂ CU ALIAŢII DIN NATO

PILOŢII DE PE MiG-21 LANCER

La puţin timp după întoarcerea aviatorilor noştri din Baza 86 Aeriană de la exerciţiul NATO “AIR MEET – 2004”, încercăm să refacem filmul activităţii lor la importanta aplicaţie desfăşurată în localitatea Konya, din Turcia.

Ne ajută **locotenent-comandorul Gheorghe Stancu.** Vorbim despre piloţi, despre luptătorii aerieni. Aflăm că au plecat hotărâţi să facă o figură frumoasă, dar nu au lipsit temerile. Aveau să întâlnească aviatori din 15 state NATO. Să-i întâlnească, să lupte alături de unii, în gruparea BLUE FORCES, şi împotriva altora, a celor din gruparea RED FORCES. Aşa era planificat. La faţa locului însă, lucrurile s-au schimbat, iar piloţii români au executat misiuni şi în gruparea RED FORCES. Apoi se mai gândeau ei, aviatorii români, la experienţa mai mult decât consistentă a partenerilor şi, nu în ultimul rând, la nivelul tehnicii de luptă din dotarea unora dintre participanţi. Şi aveau dreptate. Lucrurile au fost complicate, uneori mai complicate decât s-au aşteptat ei, dar s-au descurcat bine, chiar foarte bine.

În fapt, piloţii au executat misiuni de apărare aeriană combinată, de vânătoare liberă, interdicţie aeriană, au participat la distrugerea apărării aeriene a adversarului, la luptă radioelectronică sau au efectuat escortă pentru alte aeronave. Aşa, înşirate pur şi simplu, una câte una, misiunile acestea nu ar fi foarte complicate. Dar sintagma “exerciţiu real” a impus condiţii deosebite. Ritmul acţiunilor a fost unul pentru care adjectivul alert este palid. Au existat situaţii în care de pe aceeaşi pistă au decolat într-o oră 60 de avioane. Aţi citit bine: de pe una şi aceeaşi pistă de decolare plecau în misiune 60 de avioane la interval de cel mult un minut! După decolare, urma integrarea în “pachet”. Uşor de zis, greu de făcut. “Pachetul” acesta nu era o formaţie clasică, formaţie cu care erau mai obişnuiţi ai noştri, “aripă la aripă”, întinsă “pe cerul patriei”. “Pachetul” despre care este vorba cuprinde formaţii clasice, “aripă la aripă” de câte 2, 4, 6 aeronave, iar fiecare formaţie de acest gen este plasată pe verticală la o anumită înălţime. Închipuiţi-vă o astfel de alcătuire: câteva zeci de avioane, de diferite tipuri, “aşezate” unele peste altele şi care zboară cu un scop. Care nu se plimbă ca la paradă, ci au o misiune, parte din această misiune revenind fiecărei formaţii din componenţa “pachetului”, şi, desigur, fiecărui luptător aerian. Aici conceptul de echipă este de la sine înţeles, iar despre cel de profesionalism parcă nici nu trebuie să mai vorbim. Din astfel de “tăvăluguri” aeriene au făcut parte piloţii noştri şi în astfel de situaţii s-au comportat la acelaşi nivel cu piloţii din ţări de mult membre ale NATO. Zborul într-o astfel de configuraţie te obligă la multe: la curaj şi la moderaţie, în acelaşi timp; la deprinderi foarte bune de pilot şi la disponibilităţi complete de luptător; la grijă pentru securitatea ta, a coechipierului, a partenerilor de deasupra sau de dedesubt. Dar mai mult decât orice altceva contează îndeplinirea misiunii; iar pentru aceasta, tu, parte a “pachetului”, trebuie să acţionezi la fel ca partenerul tău, chiar dacă el se află la manşa unui F-16 sau a unui MIRAGE-2000. Ca să nu mai vorbim de timp. Marja de eroare în timp este de cel mult cinci secunde!

Locotenent-comandor Gheorghe Stancu

Dar, deşi complicate, deşi desfăşurate în teren necunoscut, cu totul nou pentru aviatorii români, cu bruiaj radio şi de radiolocaţie, exerciţiile nu le-au pus probleme de nerezolvat. Nici confruntările cu alte avioane de luptă nu s-au dovedit peste puterile alor noştri. De pildă, se temeau de F-4 PHANTOM, dar l-au “doborât”. S-au comportat foarte bine în compania “forţelor albastre”, ceea ce era planificat, şi, drept... recompensă, au fost incluşi şi în “forţele roşii”! Ipostază în care, de asemenea, au avut evoluţii foarte bune în măsura în care au fost solicitaţi.

“Ne-am simţit bine, ne mărturiseşte locotenent-comandorul Stancu. Pe unii dintre piloţi îi întâlnisem şi în alte împrejurări. Deşi la un exerciţiu de o astfel de factură şi de o astfel de amploare nu mai participasem, ne-am integrat bine şi ne-am făcut datoria aşa cum şi-au făcut-o şi ceilalţi piloţi”.

Au luptat şi au câştigat şase din cei opt piloţi care au făcut parte din delegaţia României, fiecare executând câte patru sau cinci misiuni.

TEHNICIENII ŞI INGINERII

Despre activitatea maiştrilor militari şi a inginerilor, discutăm cu **locotenent-comandorul inginer Marius Cristea.** Au făcut deplasarea 23 de oameni – 4 ingineri şi 19 maiştri militari. Şeful echipei tehnice a fost **locotenent-comandorul inginer Bogdan Zvonaru.** N-au apărut probleme deosebite. Operativitatea celor trei avioane a fost tot timpul sută la sută. Ceva de remarcat? Mai ales camaraderia, prietenia pe care le-au manifestat partenerii lor într-ale exploatării avioanelor.

Locotenent-comandor Marius Cristea

A fost şi un program prin care tehnicienii noştri au învăţat lucruri interesante despre refacerea capacităţii de luptă a diferitelor aeronave prezente pe aerodromul de la Konya, iar tehnicienii străini şi-au însuşit aceleaşi operaţiuni necesare la MiG-21 LanceR. A fost o experienţă interesantă, utilă, o nouă premisă a realizării interoperabilităţii reale şi totale între forţele aeriene NATO. Astfel, maiştrii militari de la Baza 86 Aeriană Feteşti au învăţat în bună măsură ce şi cum trebuie făcut pentru a pregăti în vederea executării unei misiuni avioanele F-16 (de la danezi), L-159 (de la cehi), MiG-29 (de la unguri), F-4 PHANTOM (de la turci), TORNADO (de la germani). La rândul lor, ai noştri i-au învăţat pe tehnicienii străini cum se procedează în cazul MiG-ului 21 LanceR.

L-am întâlnit şi pe maistrul militar clasa I **Constantin Tuduriu.** A fost şi el în Turcia. Nu este pentru prima dată când merge în străinătate. În 2002 a participat la o activitate în Franţa. Ba chiar şi în Turcia a mai fost o dată. Lucrează la MiG-ul 21 din şcoala de maiştri militari. Iar din 1983 se află în unitatea de aviaţie de la Feteşti. Are experienţă îndelungată, 21 de ani, dar şi metode care să îndepărteze suficienţa, rutina din activitatea sa. Înainte de zbor, "consumă" cam două ore pentru a pregăti avionul. O face serios, tenace, în aşa fel încât pilotul să plece în misiune liniştit, cu aeronava funcţionând, pe cât se poate, perfect. Şi el, ca şi ceilalţi colegi ai săi, ştie bine limba engleză şi nu are probleme de comunicare cu partenerii străini. Cum

Maistru militar clasa I Constantin Tuduriu

nu are probleme nici **maistrul militar clasa I Nicuşor Pismis** – specialist principal la grupa de control obiectiv. Munca lui, ca a tuturor celor ce trudesc pentru a pregăti aeronave pentru zbor, este foarte importantă. La MiG-ul 21 modernizat are de lucru, dar "are şi cu ce". În ideea că realizează controlul parametrilor pe calculator, marja de eroare a aprecierilor fiind practic inexistentă. Evaluările sale, ale colegilor de la control obiectiv sunt folositoare şi folosite şi de către mecanicii sau ceilalţi specialişti de la avioane, dar şi de către piloţi. Despre participarea la "AIR MEET – 2004", numai lucruri bune. Şi-a făcut în mod normal treaba, a cunoscut lucruri noi, oameni noi. A realizat că românii sunt la fel de bine pregătiţi ca şi partenerii din NATO. Au chiar şi ceva în plus. Adică un nivel de implicare mai mare, fapt ce suplineşte superioritatea unor mijloace tehnice existente în forţele aeriene ale altor state.

Maistru militar clasa I Nicuşor Pismis

"Meşterii" aerodromurilor noastre (aşa cum îşi spun ei între ei, aşa cum le spun cu simpatie şi preţuire piloţii) sunt prezenţe indispensabile, oameni serioşi şi responsabili care fac posibilă desfăşurarea zborurilor fără dureri de cap. A se citi fără incidente sau accidente cu cauze tehnice.

Dacă e să ne luăm după ceea ce ne-a spus comandorul Victor Strâmbeanu, comandantul Bazei 86 Aeriană Feteşti, participarea aviatorilor români la "AIR MEET – 2004" a fost o reuşită muncită, un succes pregătit, "faptul cel mai important fiind acela că la nici un compartiment nu ne-am situat mai jos decât partenerii noştri".

ELICOPTERIŞTII

Din informaţiile pe care le deţinem, participarea ţării noastre era prevăzută iniţial, doar cu aeronavele supersonice. Partea română a propus să vină la Konya şi cu elicoptere IAR-330 SOCAT. Şi iniţiativa a fost însuşită. Mai ales că ele îşi demonstraseră capabilităţile în exerciţiile anterioare, desfăşurate în Franţa, Polonia, Bulgaria. O dovadă în acest sens o constituie şi faptul că **locotenent-colonelul american Bryan Bartlett,** de la **Comandamentul Întrunit de la Izmir, şeful CSAR pentru acest exerciţiu,** a solicitat, chiar a doua zi după sosirea în zonă, să se execute, împreună cu el la bord, un zbor cu SOCAT-ul românesc, pentru recunoaşterea posibilelor locuri de recuperare a supravieţuitorilor. Îi ştia pe elicopteriştii noştri de la "COOPERATIVE KEY – 2003", din Bulgaria. Evoluţiile lor îi merseseră la suflet. Ca şi acum, în Turcia. Le-a promis că va veni special în România să cunoască ţara, să-i vadă la ei în unitate. De altfel, o parte dintre piloţi şi tehnicieni erau la a treia, unii chiar la a patra misiune multinaţională. Printre ei, **locotenent-comandorul Ion Adrian Constantinescu, comandantul detaşamentului,** şi **căpitanul Aurelian Badea,** cu ajutorul cărora am consemnat rândurile de faţă.

Locotenentul Florin Olteanu, pilot, şi **maistrul militar Aurel Nedelea, mecanic de bord,** au primit la exerciţiul de la Konya botezul aplicaţiilor NATO.

Cele două elicoptere IAR-330 SOCAT au zburat în fiecare zi, dimineaţa sau după-amiaza, în misiuni de căutare, salvare şi luptă sau de escortă a altor aeronave, uneori chiar şi două ore, două ore

şi jumătate (aveau rezervoare suplimentare), după cum erau dispuse zonele de acţiune şi hotărâte ieşirile. Fiecare pilot a zburat, în medie, 20 de ore. Pe vreme bună, dar şi cu vizibilitate redusă, mai cu seamă din cauza particulelor de praf ce se ridicau dimineaţa, de regulă, din zona semideşertică.

În podişul Anatoliei, unde s-a desfăşurat în cea mai mare parte exerciţiul, cele două elicoptere IAR-330 SOCAT, împreună cu elicopterele SUPER PUMA Cougar turceşti, au avut misiunea de a recupera piloţii căzuţi în zona inamică. Zonă puternic apărată de rachete sol-aer şi artilerie antiaeriană. Pe post de supravieţuitor s-a aflat, la un moment dat, şi căpitanul Aurelian Badea, care trebuia să cunoască la perfecţie o sumedenie de proceduri, semnale, coduri etc.

Toate misiunile au fost importante. Nu a semănat una cu alta. Pe acelaşi traiect sau pe rute diverse, pe marginea lacurilor sărate secate, în zone montane, deluroase, cu aterizări pe platouri situate la înălţimi de 1.500 – 2.000 de metri.

Le-au fost de mare ajutor hărţile digitale ce acopereau toată zona, din România până la Konya şi raionul ducerii acţiunilor de luptă, hărţi puse la punct cu o precizie demnă de toată lauda de specialiştii de la Direcţia Topografică Militară.

Pregătirea misiunilor împreună cu turcii, olandezii, italienii, francezii, dar în special cele cu echipajele turceşti, s-a făcut, în proporţie de 90 la sută, în sălile românilor. Îi considerau, toţi, mai prietenoşi, mai deschişi, mai comunicativi, cu un deosebit simţ al umorului. Şi analiza zborurilor, la fel.

Fiind foarte complexe, cu schimbări bruşte de situaţii, scenariile trebuiau bine însuşite. Acelaşi lucru se impunea având în vedere că pe un spaţiu limitat acţionau, în acelaşi timp, mai multe categorii de aeronave: elicoptere de transport, de atac, avioane de atac la sol, de vânătoare. Fiecare segment al zborului trebuia bine calculat. Fondul tactic era într-o continuă dinamică.

Un elicopter turcesc, care transporta trupe speciale, ateriza în locul unde se afla supravieţuitorul, identificat şi confirmat în prealabil prin coduri speciale de un avion polonez, date care se transmiteau, tot codificat, în engleză, echipajelor de elicoptere. Cele două SOCAT-uri româneşti ce escortaseră aeronava turcească, după aterizarea acesteia, pe timpul când era recuperat supravieţuitorul, făceau asigurarea din aer, gata oricând să intervină.

Locotenent-comandorul Ion Adrian Constantinescu a condus cu competenţă toate acţiunile. Iar **căpitanii Cristian Ştefănescu, Mihai Ioniţă, Dumitru Frunză** nu şi-au dezminţit calităţile. Echipa tehnică şi mecanicii de bord, **maiştrii militari Daniel Negoiţă, Mircea Cristea, Ilie Daniel, Cutocheraş, căpitanul Mihai Oanţă** şi **locotenentul Daniel Rădulescu,** au asigurat o foarte bună funcţionare a elicopterelor.

Momentul de final a fost entuziasmant. Cu căpitanul Aurelian Badea **cap de formaţie. Baza era "atacată". Elicopterele româneşti urmau să "intre" pentru executarea misiunii. Li s-a transmis că nu este momentul. Li se puneau la încercare priceperea, calitatea de luptători aerieni. Viraj. Încă o încercare. S-a primit acordul. Atunci, la secundă, deasupra tribunei oficiale, din care şefii exerciţiului urmăreau desfăşurarea acţiunii, a apărut şi avionul polonez. Deasupra elicopterelor româneşti, care au impresionat, încă o dată. Toţi, ca la o comandă, au izbucnit în aplauze.**

Consultări între parteneri, înainte de a porni într-o nouă misiune de luptă

Comandori (r) DUMITRU AMARIEI şi PETRE BÂNĂ
Foto: PETRICĂ MIHALACHE

"NATO Air Meet – 2004 este un exerciţiu la care au participat 16 naţiuni. România, ca nou membru al Alianţei, a luat parte pentru prima dată la o aplicaţie de o asemenea anvergură. Noi urăm bun venit ţării dumneavoastră în marea familie NATO şi îi apreciem prezenţa!

NATO Air Meet – 2004 a fost o ocazie pentru toate naţiunile membre NATO să se întâlnească, să conlucreze, să planifice şi să participe împreună la exerciţii aeriene. Cu alte cuvinte, să exerseze o nouă procedură de răspuns a NATO în teatrele de operaţii. Echipajele au fost mobilizate în această zonă pentru a se pregăti să zboare împreună, să lupte împreună. Să realizeze împreună un obiectiv comun.

Echipa României a fost uluitoare. Au uimit prin venirea lor din România atât cu avioane MiG-21 LanceR, cât şi cu elicoptere IAR-330 SOCAT. Cred că românii au dobândit o experienţă valoroasă în antrenamentele de luptă cu specific aer-aer. De asemenea, am convingerea că experienţa dobândită în urma exerciţiilor de luptă şi apărare, a misiunilor de căutare şi salvare este valoroasă.

Am învăţat multe lucruri de la echipa României, probabil la fel de multe câte au învăţat ei de la noi".

General de brigadă DAVID E. CLARY
USAF Exercise Co-Director, şeful Statului Major al Comandamentului Componentei Aeriene NATO-IZMIR

"A fost un exerciţiu deosebit de complex, foarte pretenţios, care a cerut mult antrenament şi multă pricepere din partea întregii echipe, nu numai a piloţilor. Ceea ce aş puncta eu este participarea României ca singură ţară membră NATO, din cele şapte admise de curând. Este singura care are această capabilitate să participe cu avioane de luptă, cu elicoptere de atac.

Capabilitatea înseamnă să îndeplineşti o serie de criterii extrem de severe, de performanţă. Să dispui, în primul rând, de un avion care să fie interoperabil cu cele care participă. Aţi văzut câte avioane au fost prezente aici, peste 80 de avioane de vânătoare, care în cea mai mare parte au zburat în acelaşi timp. Acesta este un lucru absolut nou pentru noi. În România nu avem posibilitatea să ne antrenăm zburând într-un antrenament cu 50 sau 60 de avioane. A fost ceva nou şi piloţii noştri au făcut faţă cu succes. Misiunile au fost foarte diverse… de la sprijin aerian nemijlocit până la interdicţie aeriană. Sau misiuni de escortă sub protecţia AWAD-ului. Cu elicopterele de atac am executat misiuni de căutare, salvare şi luptă sau de escortă a altor elicoptere.

Procesul de integrare este foarte lung şi cere multe resurse, multe strădanii, multe schimbări. Dar e important că suntem absolut pe drumul cel bun. Prin tot ceea ce facem în pregătirea oamenilor, prin achiziţionarea echipamentelor, suntem pe drumul NATO".

General-locotenent GHEORGHE CATRINA,
şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Române

Exerciţiul aerian româno-britanic " LONE CHEETAH 2004"

"ŞCOALĂ PENTRU TINERII PILOŢI, ŞCOALĂ A SPIRITULUI DE ECHIPĂ"

În perioada 20 septembrie – 1 octombrie 2004 s-a desfăşurat, pe aerodromul militar Mihail Kogălniceanu – Constanţa, exerciţiul româno-britanic cu numele de cod "Lone Cheetah 2004". La exerciţiu au participat 204 militari români şi 140 militari britanici, care s-au antrenat în comun cu 10 aeronave de tipul MiG 21 LanceR, 2 elicoptere IAR 330 PUMA (din partea română) şi 9 aparate de tipul Jaguar GR3 A (din partea britanică). După cum ne-a precizat directorul exerciţiului, comandorul Victor Strâmbeanu, comandantul Bazei 86 Aeriană, exerciţiul "Lone Cheetah 2004" a avut drept scop dezvoltarea interoperabilităţii la nivel NATO, prin antrenament în comun şi îndeplinirea unor misiuni complexe după standardele Alianţei Nord-Atlantice. În fapt, a fost vorba de o adevărată "şcoală pentru tinerii noştri piloţi şi o şcoală a spiritului de echipă. Am învăţat mult unii de la alţii, ne-am completat reciproc, am consolidat o camaraderie începută cu un an în urmă, în cadrul exerciţiului <<Lone Kite 2003>>. Sunt convins că ne aflăm pe un drum bun şi cooperarea noastră va deveni şi mai fructuoasă" – este de părere comandorul Strâmbeanu. Iar locotenent-colonelul William Cruickshank, comandantul Escadrilei 6 RAF Coltishall, îl completează: "Sunt impresionat de profesionalismul aviatorilor români, de marea lor disponibilitate de a învăţa repede şi temeinic. Exerciţiul nostru comun a fost un succes şi aş fi foarte bucuros dacă o astfel de experienţă se va repeta şi în următorii ani".

În cadrul exerciţiului, aviatorii români şi britanici au executat misiuni aer-aer şi misiuni aer-sol, zboruri pe traiect şi de recunoaştere, zboruri de interceptare şi luptă aeriană, zboruri în dispozitiv tactic – cu aparatele Jaguar GR3 A în misiuni de atac la sol şi aeronavele MiG 21 LanceR în rol de escortă –, şi zboruri cu echipaje mixte. De asemenea, două elicoptere româneşti IAR 330 Puma au îndeplinit misiuni de transport şi legătură, respectiv MEDEVAC. S-a zburat în "valuri", unul dimineaţa, altul – după-amiaza, şi s-au executat atât misiuni specifice fiecărei categorii de aeronavă, cât şi misiuni comune, în cadrul acestora din urmă avioanele MiG 21 LanceR îndeplinind, pe rând, fie rolul de "vânători", fie rolul de escortă. În ciuda condiţiilor meteo nefavorabile în unele zile, exerciţiul şi-a atins în întregime scopul, marcând un moment important în antrenarea aviatorilor români la nivelul exigenţelor NATO şi după procedurile NATO. Iar partenerul britanic ne-a oferit un foarte bun exemplu atât sub raport profesional, cât şi sub raport uman, interrelaţional. Am format o echipă, am gândit împreună ca la NATO, am acţionat împreună ca la NATO, ne-am evaluat împreună rezultatele ca la NATO. Iar lecţia învăţată din acest exerciţiu comun ne va fi de mare folos pentru paşii următori de integrare, sub toate aspectele, în Alianţa al cărei membru cu drepturi depline am devenit în primăvara acestui an.

PRIN EFORTURILE ÎNTREGULUI PERSONAL

Exerciţiul "Lone Cheetah 2004" a mobilizat întregul personal al Bazei 86 Aeriană şi, deopotrivă, infrastructura aerodromului "Mihail Kogălniceanu". Şi nu-i deloc uşor şi nu-i deloc simplu să asiguri şi să oferi condiţii optime pentru desfăşurarea unor activităţi complexe, unele în premieră, pe durata a zece zile de mare densitate şi maximă solicitare profesională şi managerială. Ei, bine, spre lauda lor, toţi cei implicaţi în acest exerciţiu şi-au făcut până la capăt datoria. Ne referim, în primul rând, la cei care au dus greul misiunilor – au planificat şi au executat, în deplină siguranţă, exerciţiile propriu-zise. Este vorba de oameni deosebiţi despre care revista noastră a scris şi cu alte ocazii: **comandorii Victor Strâmbeanu** şi **Dan Buciuman, căpitan-comandorii Constantin Dobre** şi **Dumitru Berbunschi, locotenent-comandorul Adrian Popescu, căpitanii Daniel Moise** şi **Robert Zomoniţă, locotenenţii Răducu Moise, Gabriel Gheorghe, Bogdan Boţescu, Radu Juncu, Cătălin Lateş.** Despre fiecare s-ar putea scrie pagini întregi, dar vom sublinia, aici, doar calităţile care le sunt comune şi definitorii – dragostea faţă de arma şi specialităţile alese, profesionalismul ireproşabil, dăruirea, ambiţia, aplecarea spre nou, disciplina, solidaritatea, dorinţa şi capacitatea de autodepăşire.

Cum, de asemenea, se cuvine să subliniem munca fără preget, seriozitatea, operativitatea, râvna şi modestia celor care asigură, pe pistă, înfruntând vitregia şi meandrele naturii, decolările şi aterizările, siguranţa zborului, funcţionarea şi refacerea imediată a capacităţii de luptă a aeronavelor. Sunt ei, tehnicii, mecanicii, armurierii, verificatorii, starterii – adevăraţi maeştri în meseria lor, anonimii aerodromului, cei care dau cale liberă spre înalturi piloţilor şi maşinilor lor zburătoare. Vin primii pe pistă şi pleacă ultimii de pe pistă. Şi nu cer, pentru aceasta, nici privilegii, nici statui în piatră. Trudesc de dimineaţa până seara mai mult pe mutește, îşi văd de treaba lor, se bucură de izbânda cuceritorilor văzduhului şi suferă, vai, o dată cu ei când misiunile nu se încheie cu bine.

I-am cunoscut de aproape pe câţiva dintre ei, le-am ascultat doleanţele, le-am admirat devotamentul, caracterul puternic, tenacitatea, siguranţa pe cunoştinţele şi deprinderile lor, simplitatea în

"Lăncierul" nostru – gata de start pentru o nouă misiune în cadrul exerciţiului "Lone Cheetah 2004"

Ministrul apărării naţionale, Ioan Mircea Paşcu, şi şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Române, generalul-locotenent Gheorghe Catrina, prezenţi la conferinţa de presă a exerciţiului "Lone Cheetah 2004", alături de ambasadorul Marii Britanii la Bucureşti, Quinton Quayle, şi ataşatul Marii Britanii în România, colonelul Anthony Beattie

vorbă şi purtare, modestia netrucată, spiritul de castă, obişnuinţa de a se considera "talpa" aerodromului. **Maistrul militar principal Vasile Paşcu** este tehnician promoţia 1981, are 23 de ani pe aerodromul din Feteşti, i-a pregătit pentru zbor avionul lui Doru Davidovici, apoi lui Dorel Luca, lui Berbunschi, lui Zomoniţă. E mândru de meseria lui, de faptul că nu a dat "chix" niciodată. Ar vorbi ore în şir de tot ce face el într-o zi de zbor, despre memoratorul de exploatare, despre controlul profilactic, despre subtilităţile unui control "la sânge" înainte de decolare şi după aterizare. Îi ţine isonul **maistrul militar clasa I Alexandru Besnea,** specialist armament de bord, cu 18 ani de meserie "în spate" pe acelaşi aerodrom. Face naveta între Feteşti şi Mihail Kogălniceanu, dar acest lucru nu-l împiedică să fie "brici" ori de câte ori este nevoie de el pe pistă, în carlingă sau în hangar. Le strângem mâna bărbăteşte, pentru meritele lor, şi **maiştrilor militari principali Ilie Apostoaie, Petre Minculescu** şi **Ion Busuioc,** şi **maistrului militar clasa I Ion Agavriloaie,** şi **maistrului militar clasa a II-a Ion Tudorache,** unul din cei mai tineri şi mai dotaţi tehnici de avioane. Tuturor acestor împătimiţi "pământeni" ai Bazei 86 Aeriană – un gând bun şi urări de noi succese în profesie şi în viaţă!

ESCADRILA 6 – O ISTORIE GLORIOASĂ

Englezii au venit în România cu cea mai vestită structură aeriană din Royal Air Force – Escadrila 6 Coltishall, care în acest an şi-a sărbătorit nouă decenii de existenţă, numărându-se printre cele mai "bătrâne", dar şi mai glorioase formaţiuni de aviaţie din Europa şi din lume. La scurt timp după constituire, la 30 ianuarie 1914, în localitatea Farnborough, escadrila a intrat în luptă, botezul focului având loc pe data de 8 octombrie 1914. Începuse primul război mondial şi aviatorii britanici aveau să-şi dovedească, în atâtea şi atâtea misiuni încheiate cu succes, măiestria în zbor, profesionalismul exemplar, vitejia şi eroismul în luptă.

În perioada interbelică, Escadrila 6 Coltishall şi-a împrospătat efectivele şi şi-a modernizat dotările, devenind o adevărată şcoală pentru tinerii piloţi şi un simbol pentru Forţele Aeriene Regale. Principalele ei misiuni s-au conturat în aceşti ani şi au fost probate cu strălucire în cei şase ani ai celui de-al doilea război mondial: sprijin aerian pentru forţele terestre (de unde şi renumele de "Ochii Armatei de Uscat") şi atac la sol.

După război, Escadrila 6 a continuat să pregătească generaţii după generaţii de piloţi experimentaţi, ilustrându-se ca un adevărat port-drapel al Royal Air Force. În 1969–1970, în dotarea escadrilei au intrat avioanele de tip Jaguar, destinate atacului la sol de la altitudini joase şi foarte joase (50–80 de metri). De la data de 27 noiembrie 1974, locaţia escadrilei a devenit Coltishall, la nord-est de Londra. An după an, noi absolvenţi ai şcolilor militare de pilotaj intrau pe porţile aerodromului de la Coltishall pentru a-şi perfecţiona pregătirea în această escadrilă de elită. Aici s-au instruit, de-a lungul anilor, şi piloţi din Statele Unite ale Americii, din Canada, din Australia, din Noua Zeelandă. Treptat, treptat, Escadrila 6 a devenit şcoală şi rampă de lansare şi pentru numeroşi aviatori din ţările membre ale Alianţei Nord-Atlantice.

Experienţa Escadrilei 6 Coltishall s-a îmbogăţit considerabil în perioada celor două războaie din Golf, ca şi în misiunile din Afganistan şi fosta Iugoslavie, în numeroasele aplicaţii şi exerciţii bi şi multinaţionale desfăşurate sub egida NATO sau a Programului Parteneriat pentru Pace. În prezent, escadrila este înzestrată cu avioane de tipul Jaguar GR3 A, urmând ca din 2006 să primească în dotare aparate Eurofighter. Actualul comandant al escadrilei este locotenent-colonelul (wing commander) William Cruickshank, care a condus delegaţia engleză la exerciţiul "Lone Cheetah 2004" şi a executat mai multe misiuni în tandem cu piloţi români. Pe întreaga durată a exerciţiului, aviatorii britanici şi-au îndeplinit ireproşabil misiunile, au cooperat deschis şi fructuos cu aviatorii români, au dat dovadă de modestie şi spirit camaraderesc. Şi pentru ei, ca şi pentru personalul Bazei 86 Aeriană, exerciţiul "Lone Cheetah 2004" a însemnat o şcoală, o lecţie învăţată, un pas spre apropiere şi "asimilare" în cadrul colectivităţii militare numită NATO.

Avionul Jaguar GR3 A – în căutarea ţintelor

OPINII "LA CALD"

Căpitan-comandor Constantin Dobre, comandant de escadrilă: "Exerciţiul s-a desfăşurat conform programului, după scenarii dezvoltate de la zi la zi. S-au executat mai multe misiuni, fie independent, fie în comun. Piloţii Escadrilei 6 Coltishall sunt adevăraţi profesionişti, experţi în atacurile la sol, riguroşi în tot ce fac, precişi, serioşi, disciplinaţi. Nu le lipseşte nimic din punct de

vedere logistic, sunt generoşi când e vorba de schimburi de opinii şi experienţă. Mi-a făcut plăcere să exersăm împreună. Am învăţat de la englezi că fiecare nouă misiune trebuie pregătită individual, în detaliu, şi nu săptămânal sau <<per total>>, cum încă mai procedăm noi. Mă bucur mult că am mai bifat o lecţie învăţată".

Locotenent-colonel William Cruickshank, comandantul Escadrilei 6 Coltishall: "Am venit cu plăcere în România şi sunt impresionat de tot ce am văzut. Aveţi o ţară minunată şi oameni calzi şi ospitalieri. Mă bucur sincer că aţi intrat în NATO, că suntem parteneri ai celei mai puternice alianţe militare din lume. Iar profesionalismul piloţilor dumneavoastră este fără cusur. Deşi cu ore mai puţine de zbor decât piloţii noştri, stăpânesc la perfecţie arta zborului, îndeplinesc cu precizie misiuni oricât de dificile. Sunt tineri, entuziaşti, ambiţioşi, dornici de afirmare. Îi felicit pe toţi şi le urez să ajungă… cât mai sus!"

Locotenentul Radu Juncu, bucuros că a zburat Jaguar-ul britanic

Locotenent Radu Juncu, pilot: "Este pentru prima dată când îi văd pe piloţii englezi <<la lucru>> şi sunt impresionat. Fac totul ca la carte, iar cartea lor este mai mult decât perfectă. Şi au <<material>> bun, performant, eficient. Am avut privilegiul să zbor Jaguar-ul lor şi mi-am dat seama că este un aparat manevrabil, excelent la înălţimi sub o sută de metri. Am făcut <<dublă>> chiar cu comandantul escadrilei, locotenent-colonelul William Cruickshank, şi am avut ce învăţa de la el: calm, precizie, sânge rece, spirit de orientare. După câteva minute de zbor, mi-a spus cu o căldură ce mi-a încălzit inima: <<Jaguar-ul este al dumneavoastră!>> Am preluat comenzile, emoţiile m-au părăsit brusc şi am avut în palme cea mai fină şi ascultătoare manşă. Am zburat circa o jumătate de oră, dar am învăţat cât în zece. E mare lucru să ţi se inspire încredere, să ai un dascăl bun. Mă simt mult mai stăpân pe mine, mult mai motivat să-mi perfecţionez pregătirea. Păcat că nu pot zbura mai mult…".

Locotenent Ray Mudgway, pilot, ofiţer cu securitatea zborului şi ofiţer de presă în cadrul exerciţiului "Lone Cheetah 2004": "Mă aflu pentru a doua oară în România şi am deja mulţi prieteni aici. Îi apreciez ca oameni, ca piloţi, ca destoinici luptători aerieni. Am zburat împreună cu unii, am îndeplinit misiuni în comun cu cei mai mulţi dintre ei. Îmi plac – au mână, au stofă, au o extraordinară dorinţă de a învăţa, de a se autodepăşi. Am cuvinte de laudă şi pentru LanceR-ul dumneavoastră. Doar că e cam bătrân, ca şi Jaguar-ul nostru, de altfel. Dar noi îl vom înlocui foarte curând. În NATO îţi trebuie profesionişti excelenţi, însă şi o dotare superioară, de ultimă generaţie. Sunt convins că, nu peste mult timp, veţi avea şi tehnică de aviaţie la nivel NATO, la nivelul valoroşilor dumneavoastră piloţi!"

Locotenentul Ray Mudgway, ofiţer cu securitatea zborului şi "manager de presă" în cadrul exerciţiului "Lone Cheetah 2004"

Maistru militar principal Vasile Paşcu, tehnic de avion: "I-am mai văzut o dată pe <<omologii>> mei din Escadrila 6 Coltishall şi am aceeaşi părere bună despre ei. Sunt meseriaşi pe cinste, îndemânatici, stăruitori. Dacă e nevoie, stau şi toată noaptea în hangare pentru ca totul să fie în ordine când încep decolările. E drept, au şi logistică mai bună decât noi, agregate şi utilaje moderne, performante. Ehei, dacă am fi şi noi la fel de bine dotaţi, nu cred că am fi mai prejos decât ei. Dar şi aşa, ţinem pasul, ne facem datoria. Misiunile au fost îndeplinite întocmai şi nouă, tehnicilor de avion, nu ni s-a adus nici un reproş. Nu stăm pe roze, dar profesia este profesie şi trebuie să dovedim, toţi şi fiecare, că suntem în stare să acţionăm la nivel NATO!"

Maistrul militar principal Vasile Paşcu, un destoinic şi priceput tehnic de avion

Locotenent Nicola Hodsson, controlor de trafic: "M-am aflat pe tot timpul exerciţiului în turnul de control şi mi-am putut da seama că piloţii români sunt buni profesionişti, sunt disciplinaţi şi cunosc întocmai regulile şi procedurile specifice NATO pentru traficul aerian. Evoluează spectaculos, precis, mereu în datele exacte ale misiunii. Stăpânesc destul de bine limba engleză şi sunt maeştri la decolări şi aterizări. Mă bucur că i-am putut cunoaşte de aproape, nemijlocit, mă bucur că suntem, britanici şi români, parteneri, aliaţi în cadrul NATO. Aş reveni cu plăcere în România, cum, de asemenea, m-aş bucura ca piloţii de la Baza 86 Aeriană să fie oaspeţii Escadrilei 6 Coltishall".

Exerciţiul româno-britanic "Lone Cheetah 2004" s-a încheiat. El şi-a îndeplinit în totalitate şi în deplină siguranţă scopurile propuse iniţial. A fost o şcoală a cooperării pe multiple planuri, a fost un exerciţiu pentru întărirea coeziunii, a spiritului de echipă. Lecţia lui trebuie bine învăţată şi aprofundată, iar concluziile valorificate de întregul personal al Bazei 86 Aeriană. Însă un lucru este cert de pe acum: suntem capabili să acţionăm potrivit procedurilor, standardelor şi exigenţelor NATO!

Colonel (r)
NICOLAE RADU

SISTEMUL RADAR TIP GAP FILLER

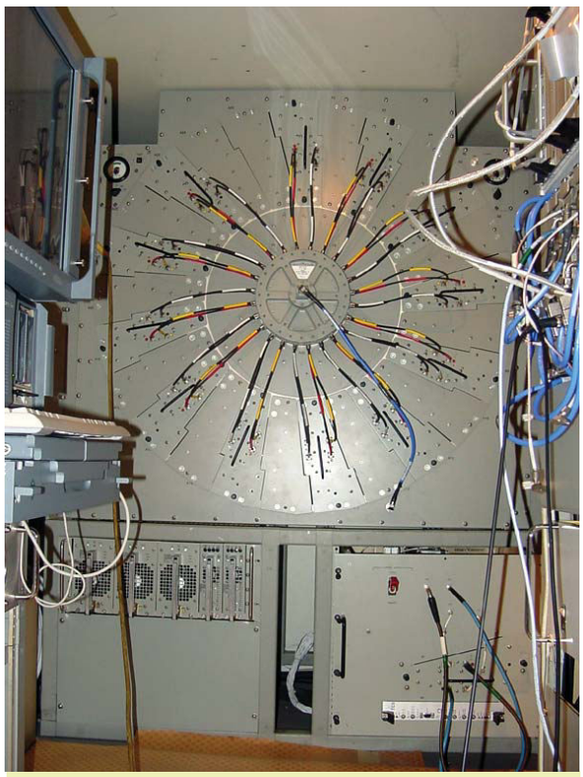
a intrat în regim de funcţionare permanentă

În anul 2003, Ministerul Apărării Naţionale a încheiat un memorandum cu compania Lockheed Martin pentru achiziţia a 21 de radare de medie şi joasă altitudine, de tip GAP FILLER, componentă a programului românesc privind managementul spaţiului aerian.

Prima fază a programului a constat în crearea şi livrarea a două sisteme radar prototip GAP FILLER.

Activitatea de testare iniţială a primului sistem prototip s-a desfăşurat în perioada februarie-martie 2004, la sediul companiei Lockheed Martin Maritime Senzors Systems, din Syracuse, New York, Statele Unite ale Americii, unde au participat **locotenent-colonelul ing. Gheorghe Dumitrescu** şi **căpitanul ing. Constantin Dedu,** din partea Statului Major al Forţelor Aeriene. O dată încheiată recepţia de uzină, la finalul lunii martie 2004, a urmat transportul sistemului radar în România. Transportul s-a efectuat maritim până la Bruxelles, Belgia, după care pe roţi până la

Primul sistem radar tip GAP FILLER, în varianta desfăşurat, amplasat într-o unitate de radiolocaţie



Instalaţia de emisie a sistemului radar tip GAP FILLER

Bucureşti, unde a ajuns la sfârşitul lunii iunie.

În ultima decadă a lunii august, după amplasarea sistemului radar într-o unitate de radiolocaţie, a început testul de acceptanţă pe poziţie.

Timp de o lună, o echipă de specialişti români, condusă de **colonelul dr. Ionel Cantaragiu,** împreună cu o echipă de specialişti americani ai Lockheed Martin, au efectuat o serie de verificări specifice asupra modului de funcţionare a sistemului radar GAP FILLER.

În cadrul zborurilor efectuate la înălţimi razante, mici, medii şi mari s-au atins parametrii estimaţi în ceea ce priveşte distanţa maximă de descoperire, unghiul maxim de înălţare şi probabilitatea de descoperire.

Deşi verificările efectuate utilizând aeronave ce evoluau la înălţimi razante şi mici au fost influenţate de caracteristicile locului de dispunere (teren, vegetaţie), performanţele radarului, chiar şi în aceste condiţii, au fost în concordanţă cu specificaţia tehnică şi au confirmat rezultatele obţinute pe durata recepţiei de uzină. Au fost relevate, totodată, şi o serie de probleme, în special la sursele de alimentare şi la condiţionere, fapt ce a dus la întreruperea temporară a verificărilor, până la înlocuirea componentelor defecte.

Rezultatele obţinute la încheierea testului de acceptanţă pe poziţie au relevat faptul că radarul se comportă normal, conform caracteristicilor tehnico-tactice specificate de fabricant.

În ultima săptămână a lunii septembrie sistemul radar GAP FILLER a intrat în regim de funcţionare permanentă, având ca scop tranziţia către testarea şi evaluarea operaţională, efectuate pe durata a opt săptămâni, cu asistenţă tehnică din partea furnizorului.

Paralel cu activităţile de testare se are în vedere şi necesitatea pregătirii personalului ce va încadra acest tip de radar. În baza experienţei obţinute de cei cinci ofiţeri şi maiştri militari care au participat la un curs de specializare în Statele Unite ale Americii, în cadrul Şcolii de Aplicaţie a Forţelor Aeriene se va organiza un curs, cu durata de o lună, având drept scop formarea şi dezvoltarea competenţelor şi capacităţilor cursanţilor pentru operarea şi mentenanţa acestui tip de radar.

Primul pas în cadrul acestui program a fost efectuat. Urmează recepţia celui de-al doilea sistem radar tip GAP FILLER care, conform memorandumului, a fost fabricat tot în Statele Unite ale Americii, urmând ca celelalte să fie produse în România.

Căpitan CRISTIAN PREDA

Exclusivităţi, din dragoste

VIEŢI DEDICATE AVIAŢIEI

Am mai întâlnit asemenea familii. Despre unele s-a scris deja în publicaţia noastră. Familia CĂLIN, pe care o prezentăm în acest număr, este, din punctul nostru de vedere, una dintre cele mai reprezentative. Cel puţin aşa o recomandă faptele.

LANŢUL PASIUNII

Dintr-o pornire lăuntrică, Miron Călin şi-a dedicat primul viaţă aviaţiei. Mai întâi pe aeroportul de la Turnişor, la începutul anilor '50 ai secolului trecut. După o perioadă petrecută sub fascinaţia zborurilor, desfăşurate aproape zilnic, nu departe de casa natală de la Racoviţa, frumoasă aşezare pe malul Oltului, tânărul împătimit de zbor a urmat, la puţină vreme după Şcoala Militară de Ofiţeri, Academia Militară. A ajuns la catedră, la Mediaş, unde se formau tehnicienii aviaţiei noastre militare. După un timp a ajuns la Comandamentul Aviaţiei Militare, unde a lucrat până la pensionare. În acelaşi loc, vreme de mai bine de 15 ani. Ana, soţia lui, a făcut serviciu tot în Forţele Aeriene.

Fiul cel mare, Florin, a fost urmărit în viaţă de un mesaj înscris de mama lui pe spatele unei fotografii. Tânăra mămică, inspirată şi de faptul că familia îl avea ca vecin pe celebrul pilot Octavian Băcanu, scrisese pe spatele unei poze cu Florin în cărucior, copilul avea doar câteva luni: "Să aveţi o poză de a mea, ca să mă recunoaşteţi când voi trece cu avionul pe deasupra casei voastre la Racoviţa". Şi a trimis-o bunicilor lui. Aura lui Băcanu, marele as al acrobaţiei, i-a purtat noroc lui Florin.

După două experienţe, să le zicem, colaterale, Florin a ajuns elev la Şcoala de Ofiţeri de Aviaţie de la Boboc, specialitatea pilot militar. În şcoală a zburat pe Zlin şi L-29. Apoi pe avionul reactiv de cercetare şi bombardament IL-28 în unitatea de luptă de la Feteşti, unde a fost repartizat după absolvire. Iar la un moment dat s-a hotărât mutarea la aviaţia militară de transport.

Cu juniorul, Marius Călin, lucrurile au mers mai direct. Marius a dat admiterea la Liceul Militar din Breaza, cu gândul ca de acolo să meargă la Şcoala de Ofiţeri de Aviaţie de la Boboc, după fratele său, Florin. Aşa s-a şi întâmplat, iar la absolvire, la insistenţele soţiei, el a preferat garnizoana Boteni.

NAVIGÂND ÎN TAINELE PROFESIEI

"Pot spune că am fost un om norocos în profesie" – ni se destăinuie comandorul Florin Călin. Alţii zic că norocul este şi cum şi-l face omul. Generalul Titus Gârbea – un vestit diplomat militar şi un comandant de excepţie, veteran a două războaie mondiale – spunea că atunci când norocul ţi-a surâs, să nu-i dai drumul, fiindcă s-ar putea să nu mai revină. Aşa a făcut şi Florin. Formându-se o escadrilă specială la Regimentul 99 Aviaţie Transport, a "prins", în 1978, un loc din cele patru care se creaseră pentru piloţii din regimentele de luptă. De atunci până acum a trudit din greu să-şi onoreze această calitate.

A început cu avionul BN-2, pe care, după patru ani, a ajuns şi instructor, apoi, din 1984 până în 1986, când a reuşit la Academia Militară Generală, a zburat AN-24. Pe care, de asemenea, s-a afirmat ca un bun pilot şi instructor. Ca şi pe AN-26 şi pe C-130 Hercules, zburate ulterior.

Dar norocul de care vorbea a venit, se pare, din altă parte. De la nişte oameni minunaţi, pe care îi consideră coautori ai devenirii sale: instructorii de zbor. Care aveau, în primul rând, calităţi pedagogice excepţionale, graţie cărora vor rămâne nu numai în inima elevilor pe care i-au format, ci şi în istoria aviaţiei: Ion Bidu, Mitică Coroamă, Ovidiu Adam, Ioan Rusu.

Modest, Florin Călin îi numeşte printre cei de la care a avut de învăţat şi pe câţiva dintre foştii colegi, unii de curând pensionaţi: Marian Jilăveanu, Gheorghe Lupeş ş.a. Cu respect faţă de priceperea lor în a transmite pasiunea pentru zbor şi secretele meseriei, vorbeşte şi despre Nicolae Barbu, Lucian Marinescu, Vasile Constantin, toţi ajunşi căpitani-comandori sau comandori.

Acum, deşi are cel mai vechi certificat de naştere dintre piloţii Bazei 90 Transport Aerian, din a cărei echipă de conducere face parte, recunoaşte că învaţă şi de la instructorii mai tineri decât el.

"Profesionalismul lor mă obligă" – spune Florin Călin, după cum recunoaşte şi că, în această meserie, care i-a plăcut şi îi place mai mult decât orice pe lume, a asimilat şi din "furat". Adică a zburat foarte mult, la aviaţia de transport, şi ca pasager, în cabină. Din spatele scaunelor piloţilor, ale instructorilor, a urmărit tot timpul ce fac ei, ce vorbesc şi, mai ales, cum interacţionează cu ceilalţi din echipaj, cum rezolvă anumite situaţii ivite la bord. La aviaţia de transport, în cadrul echipajului sunt foarte importante comunicarea, colaborarea, încrederea în capacităţile celuilalt şi, desigur, profesionalismul tuturor.

Acum, după atâţia ani de experienţă – peste un sfert de secol –, îşi poate da seama, după primele 5–10 minute de convorbiri cu un membru al echipajului, dacă este apt pentru misiune sau la ce nivel de concentrare şi profesionalism este în acea zi. Îi simte pe oameni şi după cum privesc în ochii lui. Şi acţionează ca atare în desfăşurarea misiunii de zbor. Din cele peste 4.800 de ore de zbor executate până acum, 2.700 le-a efectuat pe AN-24 şi An-26, iar circa 1.700 pe C-130 Hercules. Foarte multe dintre ele noaptea, în condiţii meteorologice grele. Unele deasupra zonelor acoperite de nisipurile deşerturilor africane, altele deasupra masivelor muntoase ori ale apelor nesfârşite ale Oceanului Atlantic sau Indian. Şi nu puţine în împrejurări cu risc ridicat. După cum se cunoaşte, în Afganistan, aviaţia militară română a executat primele misiuni de luptă de după cel de-al doilea război mondial. Comandorul Florin Călin se numără printre întâii piloţi supuşi grelelor încercări dintr-un teatru de operaţii de război. A văzut, nu o dată, rachete zburând în preajmă, mine detonate, trasoare desenând traiectorii aiurea. A comandat primul echipaj românesc care a aterizat în Afganistan, pe aeroportul din Kabul, pe 29 ianuarie 2002. O Diplomă de Onoare din biroul său îi atestă prezenţa, în calitate de pilot, în cadrul întâiului zbor transatlantic efectuat cu o aeronavă C-130 Hercules din dotarea Forţelor Aeriene Române. După cum alte diplome şi certificate, semnate de generali cu funcţii de răspundere în NATO, îi confirmă participarea, cu puternica fortăreaţă aeriană, la exerciţii şi aplicaţii multinaţionale.

L-au ajutat să facă faţă momentelor dificile instruirea şi antrenamentul de la finele anului 1996, împreună cu comandorul Gabriel Stroe, la unul din cele mai performante simulatoare aparţinând firmei producătoare a avionului C-130 Hercules, Lockheed Martin. Încă de atunci, singurii piloţi români care s-au pregătit în S.U.A. pe un asemenea aparat au fost puşi în cele mai grele şi neaşteptate situaţii: zbor în condiţii meteorologice grele, zbor de noapte, zbor cu avarie. Peste un an, Florin avea să fie felicitat chiar în timpul zborului – memorabil pentru el – de însuşi preşedintele firmei, aflat la bordul avionului C-130 Hercules condus de pilotul militar român.

Cu toate acestea, necazurile nu l-au ocolit. A avut unele probleme de ordin tehnic la avion, dar a găsit, împreună cu ceilalţi membri ai echipajului, cele mai bune soluţii pentru continuarea misiunii; în cazuri extreme, când siguranţa îndeplinirii ei era sub semnul întrebării, a hotărât întreruperea zborului.

Ca, de pildă, în timpul celor şase luni cât a participat la activităţi de zbor în folosul

Comandorul Florin Călin, stăpânind C-130 Hercules în unul din numeroasele sale traiecte de zbor peste mări şi ţări

misiunii ISAF, în cadrul detaşamentului de aviaţie dislocat în Pakistan, la Karachi. După ce vreme de două luni şi jumătate a fost locţiitorul comandantului, trei luni a exercitat comanda detaşamentului.

În tot acest timp, fratele său, căpitan-comandorul Marius Călin, la detaşamentul de AN-uri, instructor-şef cu securitatea zborului, numit în această funcţie în 1995, după absolvirea Facultăţii de ingineria mediului, executa diverse misiuni în ţară şi pe continentul european.

Format ca pilot pe elicoptere, el a zburat IAR-316, IAR-330 PUMA, Mi-8, a trecut apoi pe AN-24 şi AN-26, în 2001, fiind numit comandant de echipaj. Numai pe aceste ultime tipuri de aeronave zburate are peste 1.600 de ore. Natura transporturilor a fost şi este dintre cele mai diversificate. De la persoane (la bordul avioanelor pilotate de el s-au aflat personalităţi de prim rang ale unor structuri importante ale guvernului, conducerii armatei, categoriilor de forţe) până la medicamente şi alte materiale. Una dintre persoanele cele mai apropiate inimii lui a fost chiar fratele său, Florin, pe vremea când era la un curs. Împreună cu colegii a venit de la Feteşti la Bucureşti, fără să ştie, iniţial, unul de celălalt. Abia mai târziu aveau să realizeze acest lucru, după ce avionul decolase deja. A fost, oricum, o surpriză de ambele părţi. Niciodată însă nu s-au mai aflat amândoi la bordul aceleiaşi aeronave.

Florin îşi lăsa fratele mai mic să se descurce şi să se afirme singur, ori îl lăsa în seama preocupărilor altor ofiţeri cu funcţii din comanda subunităţii, chiar şi când răspundea de escadrila în care era încadrat Marius. Evoluţia juniorului se înscria însă pe coordonatele urmate de Florin, de ceilalţi valoroşi piloţi din Baza 90 Transport Aerian.

Marius îşi aminteşte cu plăcere de zborurile desfăşurate uneori ca într-o cursă contra cronometru pentru a salva viaţa oamenilor în suferinţă transportându-i spre o localitate, unde era aşteptat pentru o internare de urgenţă sau ducând medicamente de maximă necesitate în vreun punct îndepărtat din ţară. Şi de câte ori afla că intervenţiile lui şi ale echipajului s-au soldat cu rezultate bune, se bucura din toată inima. Ca atunci când avea la bord sportivi de la "Steaua" întorşi de la competiţii unde cuceriseră laurii izbânzii. Alteori, trăia din tot sufletul durerea pricinuită de suferinţele omeneşti. De la Madrid, în acea noapte de pomină, când împreună cu un alt avion militar AN-26 a adus în ţară corpurile neînsufleţite ale cetăţenilor români pieriţi în atentatul terorist din capitala Spaniei, a pilotat printre lacrimi, la fel cu cei care-şi plângeau rudele dispărute.

Fraţii Florin şi Marius Călin, în anul 1967

PESTE MERIDIANELE ŞI PARALELELE LUMII

Unii cred că, făcând parte din Aviaţia Militară de Transport, fraţii Călin au prilejul de a gusta pe săturate din cupa fericirii. Nu văd însă şi cealaltă parte a lucrurilor, care concentrează muncă, răspundere, risc, renunţări, despărţiri îndelungate de familie.

La o aplicaţie pe ţărmul mediteranean al Greciei, Florin Călin şi echipajul său au trăit, cu respiraţia întretăiată, prima îmbarcare a unui elicopter Alouette în C-130 Hercules. Probleme cu transportarea lui în deplină siguranţă şi-a făcut apoi pe tot timpul zborului în exerciţiul de evacuare medicală la care a participat.

Cele mai complicate misiuni din carieră datează din 1991, când, în Maroc, a deservit detaşamentul ONU de impunere a păcii în această ţară, zburând cu o aeronavă AN-26. În repetate rânduri a fost nevoit să decoleze şi să aterizeze pe aerodromuri improvizate în deşert, pe nisip.

A traversat, de nenumărate ori, deşertul Saharei, a fost în Nigeria, Emiratele Arabe Unite, Iran, Angola, Egipt, a simţit sub planuri multilegen-

O familie de aviatori. Ana şi Miron Călin au de ce să fie bucuroşi. Cei doi fii ai lor, Florin şi Marius, le-au urmat cu cinste şi dragoste în slujirea Forţelor Aeriene

darul Nil şi a admirat piramidele, a făcut un schimb de "priviri" peste milenii cu Sfinxul, a făcut baie în Oceanul Indian, s-a fotografiat lângă Turnul Eiffel şi catedrala Notre-Dame, s-a rătăcit prin Luvru, a urcat, la Veneţia, într-o gondolă şi a luat loc pe unul din scaunele de piatră ale stadionului din Grecia unde se aprinde flacăra înainte de Jocurile Olimpice. Ghidul de la Memorialul Verdun a povestit echipajului din care făcea parte despre celebrele bătălii purtate acolo.

Soarta i-a surâs şi atunci când, după o misiune de control a armamentelor, în Italia, cu reprezentanţi din alte ţări, partea italiană le-a favorizat o vizită la Vatican, la vestigiile Romei antice, Colosseumul. S-a plecat în faţa coloanei lui Traian, a văzut ruinele Vezuviului şi Pompeiului, turnul din Pisa.

Tot după o misiune, de data aceasta mai complicată, a urcat pe muntele Ararat, unde, spune Biblia, s-a oprit corabia lui Noe după potop.

Aveau însă să vină şi cele în care nu se mai putea spune că a făcut şi turism. Ci misiuni de luptă, întâiele ale militarilor români după cel de-al doilea război mondial, cum am mai spus, când, în Afganistan, spre care deschisesem un adevărat pod aerian, se mai trăgea încă şi descărcarea aeronavei se făcea în ritm rapid pentru a nu fi surprinşi de vreo rachetă rătăcită sau bine ţintită, apoi spre Irak, unde incertitudinile pândesc la tot pasul. Pentru contribuţia sa deosebită la desfăşurarea activităţilor militare din Afganistan şi Irak a fost distins de preşedintele României, Ion Iliescu, cu înaltul ordin Virtutea Aeronautică în grad de Mare Ofiţer.

Cu toate acestea, şi unul şi celălalt dintre fraţi abia aşteaptă să fie nominalizaţi să plece din nou în misiune, oricât de riscantă ar fi aceasta. Pentru aşa ceva s-au pregătit ani în şir, lor şi-au dedicat viaţa. Au însă un regret,

Trei bărbaţi cu numele Călin, trei aviatori militari

că nici unul din cei doi copii ai fiecăruia dintre ei nu şi-a manifestat încă dorinţa să le urmeze în carieră. Alexandru, al lui Marius, este student la Politehnică, pentru fratele lui, Cristian – în clasa a X-a – ar mai fi timp, în vreme ce Florin mai speră ca măcar Florina, de-abia în clasa a V-a, să se îndrepte spre aviaţie sau paraşutism. Horia, băiatul cel mare, este deja student la Ştiinţe Politice.

Altfel, vor rămâne cu satisfacţia că au format mai multe serii de piloţi, ca instructori, că se simt parte a unui proces îndelungat de perfecţionare a zburătorilor care, după ce au plecat de la Bază, s-au înrolat în rândul celor mai buni piloţi de la ROMAVIA, de la alte companii de aviaţie.

Comandor (r)
PETRE BÂNĂ

"BOALA" NUMITĂ STRESUL PSIHIC

Conotaţii pentru personalul Forţelor Aeriene

Este o modă, dar şi o realitate palpabilă: ne plângem zilnic de stres, dăm vina pe el pentru toate neajunsurile şi "problemele" din activitatea şi viaţa noastră. Poate că uneori exagerăm. Dar, în mod cert, stresul există, ne erodează psihicul, ne influenţează întreaga existenţă. Iar pentru personalul Forţelor Aeriene, stresul psihic negativ este cu atât mai puternic, cu cât misiunile specifice – zborul, dirijarea, detectarea ţintelor, intervenţia operativă, volumul uriaş de informaţii, comunicarea permanentă – conţin în sine şi tensiune, şi responsabilitate, şi risc, şi, nu o dată, clipe de mare dramatism.

Despre "boala" numită stresul psihic ne vorbeşte pe larg, dar şi la obiect, psihologul principal Dana Zeicu, din Statul Major al Forţelor Aeriene. Să-i urmărim disertaţia şi să punem în practică sfaturile-i deosebit de utile:

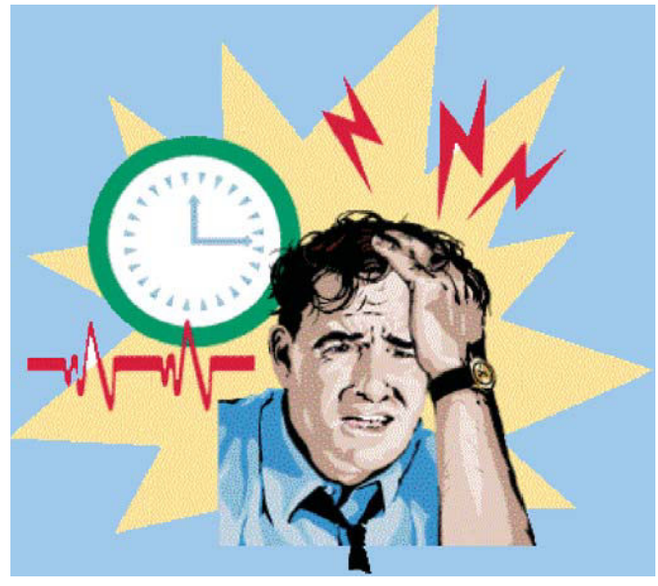
Consideraţii generale

Introdus de **Hans Selye** în 1950, termenul de „stress" provine din limba engleză şi are mai multe traduceri înrudite ca înţeles, dar cu nuanţe care îi pot diversifica sensul: încordare, presiune, apăsare, constrângere, povară, forţă, putere, tensiune, efort, strădanie, accent. Din medicină, termenul a fost preluat foarte rapid în limbajul curent din aproape toate ţările lumii, ceea ce demonstrează atât nevoia de conceptualizare, cât şi interesul pe care această problemă îl stârneşte.

În general, când vorbim de stres ne referim la toate acţiunile externe care au un potenţial nociv asupra organismului şi care, în plan subiectiv, sunt resimţite ca o „stare de tensiune, încordare şi disconfort, determinată de agenţii afectogeni cu semnificaţie negativă, de frustrarea sau reprimarea unor stări de motivaţie (trebuinţe, dorinţe, aspiraţii), de dificultatea sau imposibilitatea rezolvării unor probleme". **(Dicţionarul de psihologie socială).**

Reacţia imediată acută este de panică, anxietate, creşterea pulsului, transpiraţie, senzaţie de uscare a gurii sau tremurături. Starea de stres pe o durată mai îndelungată poate cauza dureri de cap, ameţeli, tulburări de vedere (vedere înceţoşată), dureri ale cefei şi umerilor, mâncărimi ale pielii etc.

Aceasta este doar forma negativă a stresului, numită în limbajul de specialitate *distres* şi cu acest sens el este folosit în majoritatea situaţiilor. În realitate însă, stresul poate avea şi o formă pozitivă, numită *eustres*, care este declanşată de stimuli plăcuţi ai ambianţei; dar eustresul nu trebuie confundat cu orice emoţie plăcută, ci el este declanşat de trăiri afective cu tonalitate pozitivă puternică, „palpitante", intense şi cu durată prelungită (de exemplu vestea câştigării unei sume mari de bani, practicarea intensă a unor sporturi, actul sexual etc.). Din păcate, „eustresurile nu durează niciodată în mod cronic" (H. Selye), iar efectele lor fiziologice nu au fost studiate sistematic, cercetătorii îndreptându-şi studiile mai mult asupra cauzelor şi efectelor stresului negativ sau distresului; căci se pare că există în natura umană o mai mare tendinţă spre



percepţii negative şi pesimism decât spre gândirea pozitivă.

Indiferent însă de forma stresului, este foarte important să înţelegem că majoritatea stimulilor externi nu au prin ei înşişi o valoare intrinsecă pozitivă sau negativă, ci au exact acea valoare pe care le-o atribuim noi.

Cu alte cuvinte, stresul psihic depinde în cea mai mare măsură de semnificaţia pe care noi înşine o acordăm unui eveniment, unei întâmplări sau situaţii de viaţă. În acest sens, Epictet spunea că „oamenii sunt tulburaţi nu numai de lucruri, ci şi de imaginea pe care o au despre ele", iar Selye atenţiona că nu e atât de important ceea ce se întâmplă în realitate, ci „felul în care percepem faptul respectiv". Într-adevăr, aceiaşi stimuli pot provoca unor persoane stres negativ, altora stres pozitiv, iar pe alţii îi pot lăsa indiferenţi.

Modul în care stresul psihic ne influenţează rămâne, aşadar, o alegere personală şi această alegere depinde în mare măsură de personalitatea fiecăruia, de concepţia şi filosofia lui de viaţă, de experienţele personale şi optica celui în cauză.

Există persoane cu o adevărată „vocaţie" pentru „colecţionarea" stresului. Ele sunt caracterizate printr-o puternică dorinţă de afirmare, lipsă de răbdare, competitivitate exacerbată, sunt într-o permanentă criză de timp şi au un intens sentiment al urgenţei şi ostilităţii. Aceste persoane sunt veşnic nemulţumite, nesatisfăcute şi îndârjite, vor să aibă totul şi să facă totul într-un timp cât mai scurt şi percep mediul înconjurător ca fiind extrem de solicitant şi chiar agresiv; manifestă egocentrism, ambiţie şi sunt preocupate de ideea de dominare şi menţinere a unui permanent control.

În literatura de specialitate, aceste persoane sunt considerate ca aparţinând tipului psihocomportamental **A,** tip descris încă din 1960 de doctorii **Neyer Friedman** şi **Ray Rosenman** de la spitalul „Mount Zion", din San Francisco – S.U.A. Ei consideră că indivizii care aparţin tipului psihocomportamental A au o puternică predispoziţie spre boli cardiovasculare şi susţin că aproximativ 90% din persoanele care fac infarct sunt de tip A.

La polul opus se află tipul psihocomportamental **B,** care presupune o luptă mai puţin frenetică cu stresul şi care se caracterizează în special prin faptul că „poate folosi în favoarea sa stresul, care este pentru el un fel de stimulent biologic" (conform **Gheorghe Arădăvoaice).** Şi la acest tip de personalitate apar reacţii biologice de stres, însă, datorită toleranţei şi capacităţii lor de adaptare şi relaxare, aceste reacţii sunt mai scăzute în intensitate şi mai scurte ca durată. Se estimează că persoanele de tip B prezintă un risc de 2,37 ori mai mic decât persoanele de tip A în ce priveşte manifestarea ischemiei miocardice şi a consecinţelor ei. Acestea sunt persoanele care, statistic vorbind, au succes şi reuşesc cel mai bine în viaţă.

Bineînţeles că această clasificare este simplistă şi nu acoperă întreaga gamă de manifestări şi reacţii umane la agenţii stresori, însă, într-o măsură mai mare sau mai mică, fiecare persoană deţine o dominantă a unuia sau altuia dintre aceste tipuri.

Starea de stres prelungită pe o durată mai mare de timp – specifică inclusiv personalului Forţelor Aeriene – poate fi considerată ca un factor de risc pentru următoarele tipuri de boli:

- boli psihice, psihosomatice şi îndeosebi psihogenii;
- unele boli endocrine (boala Basedow, unele disfuncţii sexuale la bărbaţi, hipercorticism reactiv, sindrom eutiroidian);
- unele boli infecţioase (tuberculoză, hepatită virală A);
- unele boli metabolice (diabet zaharat, anorexie nervoasă, obezitate).

Managementul stresului

Restructurarea personalității, mai ales în cazul tipului psihocomportamental A, reprezintă o problemă delicată în condițiile lipsei de motivație a individului în ce privește schimbarea paternurilor sale de a face față stresului. În fața ideii de schimbare, reacția multor persoane este de respingere: „Așa sunt eu și nu am ce face. N-am cum să mă schimb!"

Cu toate acestea, există o paletă destul de largă de metode psihoterapeutice și tehnici de consiliere care au vocație adaptativă și care, prin remodelarea unor comportamente nocive pentru sănătate și prin creșterea gradului de autoînțelegere și autocunoaștere, restructurează mecanismele de apărare în fața stresului, în sensul eficientizării, optimizării și consolidării lor.

Astfel de metode psihoterapeutice sunt: psihoterapia psihanalitică, terapia cognitiv–comportamentală, hipnoterapia, terapia de grup ș.a. Însă cel mai important de înțeles este faptul că fiecare persoană are propria sa capacitate de autoeducare și remodelare, cu condiția ca să-și dorească într-adevăr acest lucru.

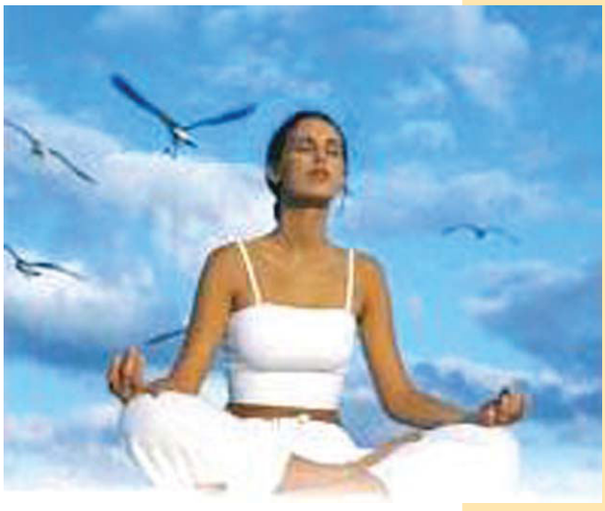
Prezentăm în continuare (după **I.B. Iamandescu)** câteva sugestii și o serie de principii de organizare a muncii și vieții în categoria noastră de forțe armate, sugestii utile în lupta împotriva distresului și accesibile oricui:

◆ ierarhizarea obiectivelor într-o perioadă limitată (zi, lună, trimestru, an) în obiective majore și minore, cotând realizarea lor cu un punctaj proporțional, așa încât realizarea unui obiectiv major să fie compensată de neîndeplinirea mai multor obiective minore și invers;

◆ planificarea eficientă a timpului;

◆ a face ceva din plăcere cel puțin o dată pe săptămână;

◆ a-ți rezerva în fiecare zi un moment de liniște;



◆ a realiza un echilibru între muncă, relaxare și familie;

◆ a dormi 7-8 ore pe noapte cel puțin de două ori pe săptămână;

◆ a folosi procedee de relaxare;

◆ a oferi și a primi cu regularitate afecțiune;

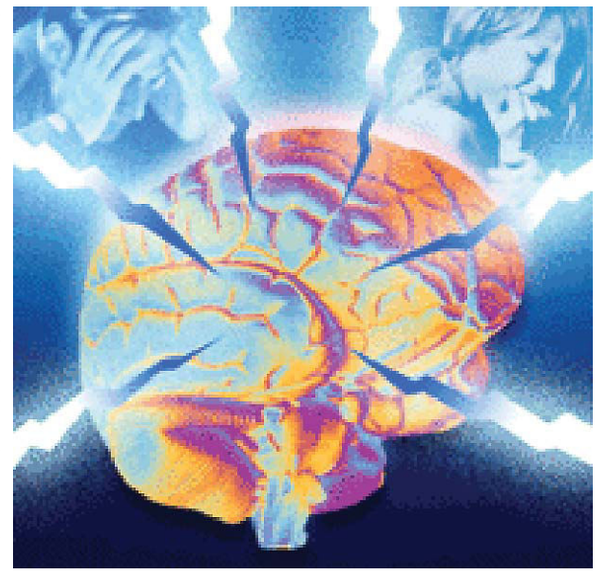
◆ a discuta dificultățile cu alții, condiție în care vor trebui cultivați prietenii și persoanele de încredere cărora să li se poată face confidențe;

◆ a cultiva trăiri și sentimente pozitive și a recurge la umor;

◆ a practica exerciții fizice cel puțin la sfârșit de săptămână și a recurge zilnic la mersul pe jos;

◆ a depăși momentele de stres făcând altceva (mai plăcut, interesant);

◆ a armoniza aptitudinile cu aspirațiile.



Chestionar de evaluare a nivelului de stres

Urmăriți instrucțiunile oferite pentru fiecare dintre cele 14 puncte de mai jos:

1. Acordați-vă 10 puncte dacă simțiți că familia vă sprijină.
2. Acordați-vă 10 puncte dacă aveți un hobby pe care îl practicați în mod activ.
3. Acordați-vă 10 puncte dacă faceți parte dintr-un grup cu activitate socială sau de alt tip care se întrunește cel puțin o dată pe lună.
4. Acordați-vă 15 puncte dacă vă aflați cu greutatea dumneavoastră corporală în limitele a 5 kg în raport cu greutatea standard (1,52m '‡48kg; se adună 1,1 kg pentru fiecare cm în plus).
5. Acordați-vă 15 puncte dacă practicați un tip de relaxare cel puțin de două ori pe săptămână.
6. Acordați-vă 15 puncte pentru fiecare dată când faceți exerciții fizice timp de cel puțin 30 de minute în cursul unei săptămâni obișnuite.
7. Acordați-vă 5 puncte dacă faceți un lucru care vă place cu adevărat numai pentru dumneavoastră în cursul unei săptămâni obișnuite.
8. Acordați-vă 10 puncte dacă aveți un loc în casă unde puteți merge pentru a vă relaxa și/sau a fi dumneavoastră însivă.
9. Acordați-vă 5 puncte pentru fiecare masă echilibrată din punct de vedere nutrițional pe care o consumați în cursul unei zile obișnuite.
10. Acordați-vă 10 puncte dacă folosiți tehnici de planificare a timpului în cursul unei activități zilnice.
11. Scădeți 10 puncte pentru fiecare pachet de țigări fumat în cursul unei zile obișnuite.
12. Scădeți 5 puncte pentru fiecare seară din cursul unei săptămâni obișnuite în care luați orice fel de medicație (substanțe chimice, alcool) pentru a vă ajuta să dormiți.
13. Scădeți 10 puncte pentru fiecare seară din cursul unei săptămâni obișnuite în care luați orice substanță, medicament pentru a vă calma sau elimina starea de anxietate.
14. Scădeți 5 puncte pentru fiecare seară din cursul unei săptămâni obișnuite în care aduceți acasă lucrări care ar fi trebuit făcute la serviciu.

◆ Cu cât punctajul obținut depășește 50 de puncte, cu atât capacitățile dumneavoastră de a face față stresului într-un mod eficient și sănătos sunt mai dezvoltate.

◆ *Dacă ați obținut sub 50 de puncte, vă sugerăm să vă analizați cu atenție activitatea și stilul de viață din ultima perioadă, întrucât, cel puțin în prezent, mecanismele dumneavoastră de apărare nu fac față situațiilor stresante cu care vă confruntați.*

Psiholog principal DANA ZEICU

F-117
NIGHTHAWK

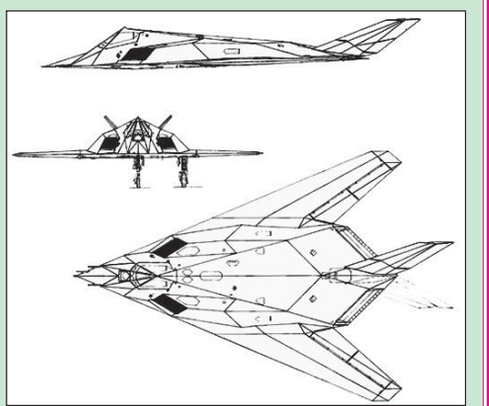
F-117 Nighthawk este un avion de atac, monoloc, bazat pe tehnologia "stealth". Această tehnologie folosește suprafețe plane dispuse sub anumite unghiuri ce reflectă undele emise de radar în direcții bine definite. În ciuda dezavantajelor ce rezultă din aerodinamica sa specială, datorită controlului calculatorului, este un avion ușor de pilotat. Avionul poate executa atacuri de precizie asupra țintelor desemnate, dar are capacitatea de înarmare limitată.

De o dimensiune apropiată cu a avionului "F-15 Eagle", avionul este propulsat de două motoare General Electric F404 și are sisteme cvadruple de control "fly-by-wire".

Poate fi dotat cu o mare varietate de armament și este echipat cu sisteme de navigație și de atac integrate într-o avionică digitală ce mărește eficiența misiunilor și reduce eforturile pilotului. Planificarea detaliată a misiunilor din zonele intens apărate este realizată de un sistem specific ce pune în valoare capabilitățile acestui avion.

Caracteristici tehnico-tactice

- Destinația: atac;
- Anvergura aripilor: 13,3 m;
- Lungimea: 20,8 m;
- Înălțimea: 3,8 m;
- Suprafața aripii: 105,9 m^2;
- Greutatea(gol): 13.609 kg;
- Greutatea maximă: 23.814 kg;
- Viteza maximă: 1.120 km/h;
- Plafon maxim: 15.000 m;
- Autonomie: 4.000 km.



Primul avion a fost livrat Forțelor Aeriene ale Statelor Unite ale Americii în anul 1982, iar ultimul în vara anului 1990. Decizia de producție a fost luată în anul 1978, primul zbor având loc în anul 1981. Înzestrat exclusiv cu acest tip de aeronavă, Grupul Tactic 440(în prezent escadrila 49), dispus la Baza Aeriană Holloman(New Mexico), a devenit operațional în octombrie 1983.

Armament

- Bombe ghidate laser: **GBU-27;**
- Rachete ghidate laser: **MK84, GBU-10 Paveway II, GBU-12 Paveway II, GBU-27 Paveway II;**
- Bombe cu putere mare de penetrare: **BLU 109;**
- Rachete **AGM 130.**

Pagini realizate de ADRIAN SULTĂNOIU

Modernizarea avionicii este prezentată unui pilot operațional de la Baza Aeriană Holloman de către un specialist al Centrului de Testări de la Baza Aeriană Edwards.

Prima lansare de muniție inteligentă tip JDAM de către un avion F-117A a avut loc la începutul acestui an.

Germania:

ELICOPTERELE CH-53 VOR FI MODERNIZATE

Biroul Federal German pentru tehnologii defensive a anunţat că a acordat companiilor ESG Elektroniksystem – und Logistik – GmbH din München, în cooperare cu Mann Aviation şi EADS, contractul pentru înlocuirea sistemului de avertizare împotriva rachetelor sol-aer, cu sistemul de ultimă generaţie AN/AAR-60 MILDS (Missile Launch Detection System). Iniţial, modernizarea va viza 6 elicoptere angrenate în operaţiile din Afganistan, urmând ca o decizie privind dotarea celorlalte elicoptere CH-53 cu sistemul respectiv să se ia în viitorul apropiat.

MILDS mai este implementat pe elicopterele NH-90 şi Tiger.

Lituania:

Un nou sistem radar

Sistemul radar tridimensional TRML-3D (The Surveillance and Target Acquisition Radar System) a fost livrat de către EADS Forţelor Aeriene Lituaniene.

Livrarea celor 3 radare conform contractului semnat în 2001 marchează primele eforturi privind modernizarea Forţelor Aeriene Lituaniene.

Sistemul TRML-3D este compus dintr-un radar 3D mobil, un sistem radar secundar şi o staţie de lucru dispusă pe un vehicul. Configuraţia radarului îi conferă acestuia o mobilitate foarte mare, lucru extrem de util în cazul redislocării pe noi poziţii. Destinat supravegherii spaţiului aerian, detectării, urmăririi şi identificării ţintelor aeriene ce zboară la joasă şi medie altitudine, radarul are capacitatea de a descoperi o ţintă aeriană până la distanţa de 200 km, în funcţie de modul de lucru folosit.

Radarul poate funcţiona independent sau poate fi integrat într-un complex defensiv format din instalaţii cu diferite sisteme de comandă şi control, în acest din urmă caz putând fi operaţional în cel mult 10 minute.

5 INTERCEPTOARE ANTIRACHETĂ ÎN ALASKA

Sistemul de apărare împotriva rachetelor balistice al SUA (BMDS) prinde contur. Agenţia pentru rachete defensive a implementat cel de-al cincilea interceptor al sistemului înaintat de apărare aeriană cu baza la sol de la Fort Greely, în Alaska.

În data de 22 iulie a.c., prima rachetă interceptoare a fost instalată în silozul său amplasat sub pământ, marcând "sfârşitul unei ere în care nu am dispus de capabilităţile necesare pentru a ne

apăra ţara împotriva rachetelor balistice cu rază lungă de acţiune" – conform directorului de program, generalul-maior John W. Holly.

Luna septembrie a marcat instalarea a nu mai puţin de alte patru rachete similare în zilele de 14, 16, 23 şi 27. De asemenea, tot în cursul lunii septembrie au fost efectuate o serie de teste în vederea implementării sistemelor radar.

Proiectul BMDS va deveni operaţional la sfârşitul acestui an, când se preconizează a fi implementate alte două rachete, urmând ca în cursul anului 2005, sistemul să numere mai mult de zece astfel de rachete interceptoare.

Marea Britanie:

Primul zbor pentru noul NIMROD MRA 4

Zborul inaugural al primului NIMROD MRA 4, avion de recunoaştere şi atac aerian destinat Royal Air Force, a avut loc la sfârşitul lunii august.

Avionul, botezat PA 01, a efectuat un zbor între baza Woodford, de lângă Manchester, aparţinând companiei BAE Systems, şi baza din Warton, Lancashire, aparţinând aceleiaşi companii.

"NIMROD MRA 4 este destinat să înlocuiască actualul NIMROD MR 2 până în anul 2009, întrucât capabilităţile sale sunt net superioare. Tehnologia implementată la bordul avionului va culege, procesa şi afişa de 20 de ori mai multe date decât avioanele de recunoaştere aflate în prezent în serviciu. De asemenea, poate parcurge o distanţă de peste 10.000 km fără a avea nevoie de alimentare. Propulsat de 4 motoare Rolls Royce BR710, noul MRA 4 atinge viteza de 1.000 km/h, fiind astfel mai rapid, dar şi mai puţin zgomotos decât MR 2", a declarat Steve Fogg, directorul proiectului.

Următoarele 2 avioane NIMROD MRA 4, PA 02 şi PA 03 vor efectua testele de zbor la sfârşitul anului 2004, respectiv în vara anului 2005.

Deşi contractul iniţial prevedea construirea unui număr de 18 avioane NIMROD MRA 4, Ministerul Apărării din Marea Britanie a lăsat să se înţeleagă faptul că în afara primelor 3 avioane, vor mai fi contractate un număr de alte 12 aparate, conform renegocierii contractului din anul 2003. Nu s-a luat însă nici o decizie privind data la care va începe producţia şi nici locul exact în care acestea vor fi produse.

BAE SYSTEMS a demarat la sfârşitul lunii august, în cadrul filialei din Samlesbury (Marea Britanie), procedurile de asamblare a fuzelajului avionului supersonic, multirol, F-35 Joint Strike Fighter.

Marea Britanie:
F-35 JSF a intrat în faza de asamblare

F-35 JSF este un proiect dezvoltat pentru înlocuirea avioanelor A-10, Harrier, F-16 şi F/A-18 din dotarea marinei şi a forţelor aeriene ale S.U.A. şi Marii Britanii.

"Această etapă marchează un important pas înainte atât pentru BAE SYSTEMS, cât şi pentru întreaga industrie aeronautică a Marii Britanii, în condiţiile în care cererile pentru avionul F-35 JSF depăşesc cu 2.500 de unităţi estimările iniţiale" – a declarat Tom Fillingham, vicepreşedinte EADS şi manager de program în cadrul proiectului F-35 JSF.

Georgia: RACHETE SOL-AER NEUTRALIZATE

Câteva sute de rachete sol-aer vor fi distruse în Georgia, ca parte a iniţiativei "Fondul Mutual", din cadrul Programului PfP, lansată de către NATO în scopul eliminării arsenalului militar în surplus sau cu resursa expirată.

Acţiunea, programată a se încheia în ianuarie 2005, presupune eliminarea a peste 300 de rachete stocate în bazele georgiene Ponichala şi Chaladid.

Rachetele vor fi iniţial dezasamblate, după care vor fi deplasate în Poligonul Vaziani, unde încărcăturile de luptă vor fi distruse prin explozii controlate.

Costul iniţiativei se ridică la suma de 800.000 euro şi contribuie la realizarea reformei militare în Georgia, fiind totodată considerată deosebit de importantă pentru: ■creşterea securităţii în regiune; ■prevenirea contaminării mediului; ■redarea în folosinţă a 3.600 de hectare, utilizate de armată pentru stocarea muniţiei scoase din uz.

Ministerul Apărării din Franţa a acordat un important contract privind mentenanţa a 120 de avioane de luptă Rafale companiei Thales.

Contractul, în valoare de 200 milioane de euro, se va derula pe o perioadă de 7 ani şi va acoperi aproximativ 100.000 de ore de zbor. În toată această perioadă, compania Thales va asigura întreţinerea sistemelor de la bordul aeronavelor (radarelor RBE 2, sistemului de război electronic Spectra, sistemului de identificare IFF, sistemului de comunicare, unităţilor de stocare a datelor etc.).

Franţa:
Un nou contract pentru THALES

Acest nou contract între Ministerul Apărării din Franţa şi compania Thales urmează unuia asemănător semnat în luna mai între cele două părţi privind mentenanţa sistemelor de la bordul aeronavelor de luptă (altele decât Rafale) şi elicopterelor aparţinând Forţelor Aeriene Franceze.

Începând cu anul 2005, Forţele Aeriene Militare ale Emiratelor Arabe Unite vor primi în dotare avioane de luptă de tipul "F-16 E/F" – informează agenţia de presă REUTERS, citând surse militare de la Abu Dhabi.

În vederea primirii şi, ulterior, a întrebuinţării aeronavelor respective, în prezent se află în construcţie două baze militare aeriene, ale căror lucrări de finisare se vor încheia în luna noiembrie a acestui an. Este posibil ca primele avioane "F-16 E/F", dintr-un total de 80, să fie achiziţionate şi să intre în serviciul Forţelor Aeriene Militare la sfârşitul anului în curs.

Sursele citate nu precizează locul de dispunere a celor două baze militare aeriene, dar susţin că acestea vor fi ultramoderne şi vor beneficia de toate utilităţile în materie.

Emiratele Arabe Unite:
BAZE MILITARE AERIENE

Germania: Elicopterul de luptă UH-Tiger a trecut testele de calitate

Elicopterul de luptă Tiger se apropie cu pași repezi de data intrării în serviciu. Autoritățile militare germane au certificat calitățile elicopterului (în versiunea germană) UH-Tiger. Responsabili guvernamentali germani și-au exprimat mulțumirea privind derularea ambițiosului proiect al firmei Eurocopter. Elicopterul este proiectat să execute misiuni atât ziua, cât și noaptea, în orice condiții.

Certificarea calităților elicopterului UH-Tiger vine la puțin timp după ce versiunea franceză a aceluiași tip de aparat – HAP Tiger – primise undă verde din punct de vedere calitativ.

Aceste concluzii, venite din partea autorităților de certificare ale ambelor țări, au menirea de a confirma buna cooperare în cadrul programului între Germania și Franța.

Ambele versiuni ale elicopterului, UH-Tiger și HAP Tiger, vor trece printr-un nou val de certificări anul viitor, când vor fi alese sistemele de armament cu care vor fi echipate, în funcție de cerințele beneficiarilor.

Până în prezent, un număr de 206 elicoptere de tip Tiger au fost comandate de către patru țări. Germania și Franța vor cumpăra câte 80 de elicoptere fiecare, Australia – 22 și Spania – 24. Spania este și cel de al treilea partener al programului.

Grecia: NUMIRI ÎN FUNCȚIE

La mijlocul lunii septembrie, ministrul elen al apărării a procedat la mai multe schimbări din funcție la nivelul Forțelor Aeriene Militare ale Greciei. Astfel, în funcția de șef al Statului Major al Forțelor Aeriene a fost numit generalul-locotenent Giorgos Aylonitis, care îl înlocuiește pe generalul-locotenent Panayotis Papanikolaou. Potrivit agențiilor elene de presă, care preiau informații provenind de la Ministerul Apărării, au fost trecuți în rezervă generalul-locotenent de aviație Flaskos Stelianos, comandantul Comandamentului Aviației Tactice, generalul-locotenent de aviație Dimitrios Kaligas, primul locțiitor al șefului Statului Major General, și generalul-maior de aviație Eleftherios Adam, comandantul Comandamentului de Sprijin al Forțelor Aeriene Militare. Generalul-locotenent Ioannis Giakosa a fost numit în funcția de comandant al Comandamentului Aviației Tactice.

"Bell 412"

Norvegia: FORȚE CU GRAD ÎNALT DE PREGĂTIRE

Din Oslo, agenția de știri **FRANCE PRESSE** face cunoscut că, începând cu data de 1 octombrie 2004, generalul-maior Stein Erik Nodeland (proaspăt avansat în grad), îndeplinește funcția de șef al Forțelor Aeriene Regale Norvegiene. Cu aceeași dată, Norvegia dispune de o nouă structură a forțelor cu grad înalt de pregătire destinate îndeplinirii unor misiuni internaționale. În cadrul acestei entități, Forțele Aeriene Regale participă cu următoarele elemente: 1 escadrilă de aviație de vânătoare (12 aparate de tipul "F-16"); 1 patrulă de avioane de cercetare/patrulare de tipul "P-3C Orion"; 2 avioane de transport de tipul "C-130 Hercules"; 1 detașament de elicoptere (4 aparate de tipul "Bell 412"); 1 avion pentru război electronic; 1 secție de rachete antiaeriene; 1 bază mobilă (cu unități mobile de pază, securitate, pompieri, medicale și pentru reparația pistei de decolare).

Se consideră că participarea Norvegiei la misiuni internaționale exclusiv cu subunități cu grad ridicat de operativitate asigură o desfășurare rapidă, imediată, încă din perioada inițială a operației. Forțele astfel constituite au, în permanență, capacitatea de a îndeplini misiunile ordonate și pot fi desfășurate rapid în orice zonă de conflict de pe glob.

Finlanda: ZBOR-TEST PENTRU ELICOPTERUL NH 90

Primul elicopter NH 90, destinat Forțelor Armate Finlandeze (Finnish Armed Forces), a efectuat un test de zbor, în data de 15 septembrie, la baza din Harignane, aparținând Eurocopter.

La teste a participat un oficial al armatei finlandeze.

Testarea elicopterului NH 90 destinat armatei finlandeze urmează primului zbor al unui aparat similar destinat Forțelor Armate Germane, efectuat în data de 4 mai, și reprezintă depășirea unui prag important privind realizarea celui mai mare program multinațional privind elicopterele lansat în Europa.

Ca dovadă a succesului de care se bucură programul, există deja contracte pentru 20 de elicoptere destinate sultanatului Oman și 12 – Australiei. Alte 11 țări au comandat în total 357 de astfel de elicoptere, cu opțiuni pentru un număr suplimentar de alte 86, ceea ce face ca NH 90 să se bucure de un succes pe plan mondial greu de egalat.

NH 90 a fost proiectat ca un elicopter multirol. Variantele de transport tactic și naval, echipamentul special și sistemul de armament îi conferă o maximă flexibilitate în operații.

Însă calitatea cea mai mare a elicopterului o reprezintă sistemul fly-by-wire de control al zborului, ceea ce face din NH 90 primul elicopter din lume dotat cu această tehnologie avansată.

Capabilitățile elicopterului NH 90 vor spori interoperabilitatea forțelor armate ale Europei atât în misiunile NATO, cât și în cele ale Națiunilor Unite, contribuind la standardizarea echipamentului și raționalizarea costurilor, antrenamentului și logisticii.

India: EXERCIȚII AERIENE COMUNE CU ISRAELUL

După cum relatează pe larg agențiile americane de știri ASSOCIATED PRESS și UNITED PRESS INTERNATIONAL, India și Israelul intenționează să dezvolte și să diversifice colaborarea bilaterală în plan militar. În acest sens, comandantul Forțelor Aeriene Militare ale Indiei, mareșalul de aviație Srinivaspuram Krishnaswamy, a precizat că la nivelul de comandă al Forțelor Aeriene din India și din Israel s-a analizat în detaliu posibilitatea desfășurării, încă din acest an, a unor exerciții militare și a altor activități de instruire în comun. Se apreciază că, în acest fel, se vor consolida și mai mult bunele relații bilaterale israelo-indiene în sfera militară, relații cu vechi și fructuoase tradiții.

Federaţia Rusă: "COOPERARE ÎN LUPTĂ – 2005"

Potrivit unei ştiri difuzate de agenţia ITAR-TASS, în perioada iulie-septembrie 2005, în poligoanele ruse de la Asuluk/Regiunea Astrahan şi Temba/Regiunea Cita, precum şi în poligonul Sari Sagan, din Kazahstan, se vor desfăşura ample exerciţii militare comune, la care vor participa importante elemente luptătoare din cadrul Forţelor Aeriene Militare din Federaţia Rusă, Armenia, Belarus, Kazahstan, Uzbekistan, Tadjikistan, Kirgistan şi Ucraina, exerciţii care vor marca împlinirea a 10 ani de la înfiinţarea Sistemului Unificat de Apărare Anti-Aeriană al Comunităţii Statelor Independente.

În cadrul exerciţiului, cu numele de cod "Cooperare în luptă – 2005", vor fi testate toate tipurile de sisteme de apărare anti-aeriană aflate în dotarea CSI, cum ar fi rachetele "S-300", "S-200", "S-125", "S-75 SAM", precum şi avioanele de tipul "Su-24 Fencer", "Su-27 Flanker", "MiG-29 Fulcrum" şi "MiG-31 Foxhound".

S.U.A.: Sistem de recunoaştere aeropurtat TARS SAR

Lockheed Martin a anunţat, în data de 23 septembrie, faptul că sistemul de recunoaştere aeropurtat în teatrul de operaţii – Theatre Airborne Reconnaissance System (TARS), cu ajutorul radarului SAR (Synthetic Aperture Radar), a fost testat, pentru prima dată, la bordul unui avion operaţional F-16, la Baza Aeriană Edwards, în California. TARS SAR este primul radar dezvoltat pentru avioanele de luptă, capabil să ofere informaţii în orice condiţii, ziua şi noaptea.

Testul efectuat a dovedit faptul că sistemul TARS SAR dispune de capabilităţile necesare pentru recepţionarea, procesarea şi propagarea informaţiilor critice despre ţinte în timp real, indiferent de condiţii, ziua şi noaptea, utilizând un sistem digital de înregistrare a imaginilor. Totodată, sistemul are posibilitatea de a transmite electronic informaţiile recepţionate, către o staţie aflată la sol.

"Suntem încântaţi de succesul testului. Implementarea radarului SAR la bordul aeronavelor aparţinând Forţelor Aeriene ale Statelor Unite, va oferi acestora posibilităţi mărite de acţiune pe timp de noapte sau în orice condiţii", a declarat Jerry Lindfelt, oficialul companiei Lockheed Martin.

ACCIDENTE AVIATICE ■ ACCIDENTE AVIATICE ■ ACCIDENTE AVIATICE

Grecia:

ELICOPTER "CHINOOK"

În ziua de 13 septembrie 2004, un elicopter militar de tipul "Chinook", aparţinând forţelor aeriene ale Greciei, s-a prăbuşit în largul Mării Egee, în apropiere de Muntele Athos. După cum precizează agenţia **REUTERS,** citând surse militare de la Atena, în elicopter se aflau 16 persoane, printre care şi înaltul prelat Petros al VII-lea, al doilea ca rang ecumenic în ierarhia ortodoxă după Patriarhul Istanbulului şi Patriarh al Alexandriei şi al întregii Africi. În urma accidentului n-au existat supravieţuitori.

Cauzele catastrofei n-au fost încă elucidate, o comisie de investigaţii fiind numită în acest sens. Considerând că au existat "grave deficienţe în cadrul sistemului militar", premierul elen, Costas Caramanlis, l-a demis din funcţie pe şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Militare ale Greciei.

Franţa:

"MIRAGE 2000" ...

După cum informează agenţia de ştiri **FRANCE PRESSE,** în cursul unei misiuni de antrenament, un avion de luptă francez de tipul "Mirage 2000", aparţinând Bazei Aeriene 133 din Nancy, a suferit o defecţiune la motor. Aeronava se afla în pericol major, fapt pentru care pilotul a îndreptat aparatul spre o zonă nelocuită, după care s-a catapultat. Acesta a ajuns cu bine pe pământ, însă avionul s-a prăbuşit într-un perimetru din nordul localităţii Colmar, fără a cauza prejudicii colaterale. Biroul de Anchetare a Accidentelor, din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene Franceze, investighează cauzele şi împrejurările catastrofei.

...şi "ULM"

Aceeaşi sursă relatează că un avion de luptă francez cu două locuri, de tipul "Mirage 2000 N", aparţinând Bazei Aeriene Istres, a intrat în coliziune cu un aparat model "ULM" deasupra regiunii Clemont-Ferrand. În urma impactului aeronava "Mirage" a reuşit să aterizeze forţat, însă avionul "ULM" s-a prăbuşit, cei doi piloţi pierzându-şi viaţa. Nu se cunoaşte încă dacă a fost vorba de o eroare de pilotaj, de o eroare de dirijare de la sol sau de o defecţiune tehnică.

AERONAUTICA MILITARE ITALIANA

De la "STARFIGHTER" la "EUROFIGHTER"

Italia este una din ţările cu tradiţii în domeniul aviaţiei. În 1911, în timpul războiului italo-turc, Italia a utilizat avioane pentru misiuni de recunoaştere şi bombardament, fiind astfel prima ţară din lume care a folosit aviaţia într-un conflict armat.

Forţele Aeriene ale Italiei au luat fiinţă la 23 martie 1923, sub denumirea de Regia Aeronautica. Regia Aeronautica a participat la operaţii militare în Etiopia, în 1935, şi în Spania, în perioada 1936–1939. Pe durata celui de-al doilea război mondial, Regia Aeronautica a luat parte, cu aproximativ 3.000 de avioane, la misiuni ce s-au desfăşurat din stepele Rusiei până în nisipurile din nordul Africii.

La scurt timp de la proclamarea Italiei ca republică, la 18 iunie 1946, Regia Aeronautica a suferit transformări profunde, primind denumirea Aeronautica Militare Italiana (AMI), denumire păstrată până în zilele noastre.

În 1949, Italia a devenit membru NATO, fapt ce a impus modernizarea structurii într-un timp relativ scurt. Ajutorul oferit de SUA, în baza Programului de Asistenţă Mutuală în domeniul apărării, a dus la înzestrarea acestei categorii de forţe cu avioane de tipul P-51 Mustang, P-47 Thunderbolt, F-84G(F), F-86E (M) şi C-119 de transport. Totodată, industria aeronautică italiană a renăscut, fapt ce a dus la producerea avioanelor Fiat G-91, Aermacchi MB 326, Piaggio P 166 şi a elicopterelor Agusta-Bell. Ulterior, uzinele Fiat au început şi producerea sub licenţă a aeronavelor F-104 G Starfighter. Începând cu anii '70, Aeronautica Militare Italiana şi-a reînnoit flota de avioane, prin înzestrarea cu aeronave de transport Aeritalia G-222 şi C-130 Hercules, la care s-a adăugat Lockheed-Aeritalia F-104 S, o variantă de luptă creată special, în conformitate cu cerinţele sistemului de apărare italian.

Pentru executarea misiunilor de apărare aeriană, Aeronautica Militare Italiana este înzestrată cu 24 de avioane Tornado ADV, împrumutate de la Forţele Aeriene Regale ale Marii Britanii în 1996. Aeronavele sunt echipate cu rachete aer-aer AIM-9L şi Sky-Flash şi execută misiuni în cadrul Grupului Gioia del Colle. Conform contractului, aeronavele vor fi returnate în 2006.

F-104 Starfighter

Participarea Italiei la operaţiunea aliată "Desert Storm" – Irak, 1991 – a reprezentat pentru piloţii acestei ţări ocazia executării pentru prima oară, după 45 de ani, a unor misiuni reale de război. Ulterior, aceştia au fost implicaţi şi în conflictele din Somalia, Mozambic şi Balcani. Complexitatea conflictelor şi dezvoltarea unor noi ameninţări la nivel mondial au impus o serie de modificări în structura forţelor aeriene ale Italiei, coroborate cu înzestrarea cu tehnică de luptă modernă.

Aeronavele Tornado IDS, din care Italia a achiziţionat 100 de bucăţi, sunt destinate executării misiunilor de atac la sol, fiind echipate cu senzori specializaţi de apărare în cadrul zborurilor la joasă altitudine, atât ziua cât şi noaptea, în orice condiţii meteo. În baza unui contract semnat în 2002 cu agenţia NETMA, 18 Tornado IDS au intrat într-un program de îmbunătăţire a avionicii.

Programul de producere a aeronavelor AMX a fost generat de necesitatea înzestrării cu avioane simplă şi dublă comandă capabile să execute misiuni de interdicţie aeriană, sprijin aerian apropiat, recunoaştere şi patrulare. Primul avion AMX, produs în colaborare cu Brazilia, a fost livrat aviaţiei italiene în 1989. În total au fost produse 110 avioane AMX simplă comandă şi 26 dublă comandă, programul încheindu-se în 1998.

Aeronavele F-104 Starfighter se află în serviciul forţelor aeriene ale Italiei din 1969, în înzestrarea căreia au intrat 205 avioane de acest tip. În 1981 a fost implementat un program de modernizare pentru 150 de avioane Starfighter, fiind îmbunătăţite sistemele de navigaţie şi armament. Datorită întârzierilor în programul Eurofighter, a fost nevoie să se mai introducă 85 de avioane Starfighter într-un program de modernizare, ajungându-se la varianta F-104S-A-M.

Aeronavele F-104 Starfighter au fost retrase din uz în acest an, fiind înlocuite cu aeronave F-16 până la achiziţionarea numărului stabilit de avioane Eurofighter. În baza unei scrisori de înţelegere, Aeronautica Militare Italiana a contractat 34 de avioane F-16 de la USAF, pentru perioada 2003–2008. Contractul poate fi reînnoit pentru încă 5 ani, valoarea sa totală fiind de 777 milioane dolari.

Pentru instruirea de bază şi avansată a piloţilor, se utilizează aeronavele MB-339. Cea mai nouă versiune a acestui avion este MB-339 FD (Full Digital), Italia comandând, pentru instruirea piloţilor de pe Tornado şi Eurofighter, 30 de aparate de acest tip.

Misiunile de transport ale forţelor aeriene ale Italiei sunt efectuate cu ajutorul aeronavelor C-130J şi C-27J Spartan. Realimentarea în aer a avioanelor de luptă se efectuează cu

aeronave Boeing-707 T/T şi 767 T/T special modificate.

Baza Aeriană Grosseto reprezintă una dintre unităţile de elită ale aviaţiei militare italiene, fapt pentru care a fost desemnată să fie înzestrată cu primele avioane Eurofighter din cele 121 pe care urmează să le primească Italia.

Faza experimentală pentru aeronavele Eurofighter s-a consumat la Baza Aeriană Practica di Mare, sub atenţia specialiştilor de la Alenia, una din companiile implicate în dezvoltarea acestui proiect.

Eurofighter Typhoon este un avion cu aripă delta, având capabilităţi de luptă apropiată şi de atac la sol. Are, de asemenea, posibilitatea să depăşească viteza sunetului fără a cupla forţajul. La bordul Eurofighter-ului se află trei ecrane color destinate prezentării situaţiei tactice, stării sistemelor şi hărţii de zbor. Pe aripi sunt dispuşi 13 piloni pe care se pot ancora rachete de tipul BVRAAM, ASRAAM şi IRIS-T.

Primele două aeronave Eurofighter care au sosit la Baza Aeriană Grosseto sunt dublă comandă, pentru a permite trecerea piloţilor pe acest tip de avion. Piloţii destinaţi a zbura acest avion vor efectua un curs specializat de şase săptămâni la Torino, unde există un simulator, şi vor lua contact cu elementele ultramoderne de avionică. De asemenea, piloţii se vor obişnui cu capabilităţile de zbor ale avionului, îşi vor însuşi zborul în formaţie, de întrebuinţare în luptă etc. Nu în ultimul rând, trebuie specificat că au fost aleşi pentru a zbura această aeronavă doar piloţi care aveau 2.000 ore zbor pe avioane supersonice.

Chiar dacă evoluţia evenimentelor la nivel global a cunoscut în ultimele decenii schimbări spectaculoase, Aeronautica Militare Italiana a ştiut să-şi adapteze structurile şi dotarea logistică astfel încât să fie capabilă în orice moment să ofere o reacţie rapidă la orice fel de ameninţare.

La întoarcerea din misiune

Elicopterul AB-212 decolează pentru o nouă misiune

Material asigurat de jurnaliştii WIM DAS şi KEES OTTEN de la "Dutch Aviation Support"

Eurofighter Typhoon pe pista de la Grosseto

Astronomii fotografiază prima "exoplanetă"

Astronomii au declarat că este posibil să fi obținut prima imagine directă a unei planete extrasolare (planetă ce se rotește în jurul unei alte stele decât Soarele). Obiectul, orbitând în jurul stelei 2m1207, la 230 de ani lumină depărtare, a fost observat cu ajutorul telescopului European Southern Observatory.

Imaginile stelei au dezvăluit un însoțitor la o distanță de aproximativ 8,25 bilioane km de stea, despre care astronomii cred că este o planetă. Bazându-se pe modelele evoluției stelei, se crede că obiectul este de cinci ori mai mare decât Jupiter, fiind similar cu marile exoplanete descoperite indirect până acum, dar astronomii încă nu sunt siguri dacă obiectul poate fi numit "planetă".

Călătorie spațială cu ajutorul undelor sonore

Un cercetător de la Universitatea din California a dezvoltat o nouă metodă de generare a energiei electrice, necesară călătoriilor spațiale, utilizând undele sonore.

În raportul de cercetare, Scott Backhaus împreună cu alți doi colegi de la Northrop Grumman Space Technology, Emanuel Tward și Mike Petach, descriu sistemul de generare a energiei electrice la bordul navelor spațiale cu ajutorul unui motor (alternator liniar) ce folosește undele sonore. Sistemul este similar cu generatorul termoelectric folosit în prezent, care generează electricitatea la bordul aeronavelor, pe baza căldurii emise de combustibilul radioactiv. Transformarea undelor sonore în energie ar fi de două ori și jumătate mai eficientă decât actuala tehnologie nucleară folosită la deplasarea navetelor în spațiu.

Poligonul Capu Midia – POARTĂ SPRE COSMOS

Sistemul de cineteodolite electrono-optic este pregătit pentru monitorizarea zborului

La 9 septembrie a.c., din poligonul Capu Midia, aparținând Forțelor Aeriene Române, a fost lansat cu succes vehiculul Demonstrator 2B, echipat cu primul motor reutilizabil din lume, motor construit din materiale compozite.

Lansarea, programată inițial în data de 8 septembrie, a fost amânată din cauza unor defecțiuni tehnice apărute la sistemul de alimentare cu combustibil. Furtunul principal de alimentare a fost smuls de pe rezervor. Cauza incidentului a fost o eroare umană, colierele de strângere ale acelui furtun nefiind strânse corespunzător.

Defecțiunea a fost remediată în cursul dimineții de 9 septembrie. A apărut însă o altă problemă. Vântul era extrem de puternic, ceea ce ar fi determinat depășirea zonei de siguranță. Au fost refăcute calculele, iar una dintre măsuri a fost reducerea cantității de combustibil. În aceste condiții, în momentul lansării, la bordul vehiculului s-a aflat numai 19,6% din cantitatea inițială de combustibil.

Cu 7 secunde înainte de lansare, în momentul desprinderii furtunului de presurizare cu azot, acesta a lovit un cablu electric, care a oprit alimentarea cu energie electrică a uneia dintre cele două electrovalve ale motorului. În acel moment, motorul a fost inițiat și vehiculul a decolat.

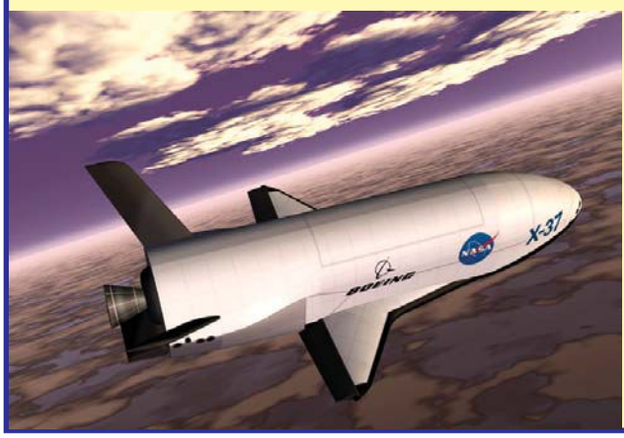
Evenimentul a fost transmis în direct pe mai multe posturi de televiziune, fiind considerat cel mai mediatizat eveniment din istoria cercetării științifice românești.

Analiza înregistrărilor zborului din Centrul de Control a indicat o altitudine maximă de circa 1.000 m, o viteză de 630 km/h și o rază de acțiune de 2.100 m.

Din datele existente până în prezent, la lansarea din 9 septembrie, de la Capu Midia, s-au realizat cea mai mare altitudine și cea mai mare viteză, din cadrul competiției X Prize, cu un vehicul propulsat cu combustibil lichid și lansat de la sol.

Echipa ARCA – tensiune și optimism în așteptarea momentului propice lansării Demonstratorului 2B

DARPA preia programul X-37



NASA va preda controlul programului X-37 către DARPA (Defense Advanced Research Projects Agency), au anunțat oficialii NASA. Speculațiile despre continuarea programului au crescut când un ziar local a anunțat că X-37 va zbura pe avionul White Knight al Scaled Composites, același folosit de nava SpaceShipOne pentru primul zbor privat în spațiu.

Programul X-37 a început în 1998 ca un parteneriat între NASA și Boeing, plus o finanțare adițională din partea armatei (Air Force), în vederea dezvoltării unui prototip fără pilot care să demonstreze viabilitatea tehnologică a următoarelor generații de vehicule spațiale reutilizabile (RLV).

După o serie de teste atmosferice, X-37 ar putea fi lansat cu ajutorul navetei sau cu o rachetă, pentru a efectua testări pe orbită, înainte de a se întoarce pe Pământ.

NASA a ales compania Northrop Grumman Space Technology drept contractor privind realizarea navetei spațiale Prometheus Jupiter Icy Moons Orbiter (JIMO), care va urma să ajungă pe orbitele sateliților înghețați ai lui Jupiter în proiectul Prometeus, o inițiativă NASA din anul 2003, cu scopul de a dezvolta sisteme electrice nucleare și aplicații ale acestora. Contractul propus este în valoare de aproximativ 400 milioane de dolari, misiunea fiind una foarte importantă pentru Proiectul Prometeus prin care urmează a fi explorați în detaliu trei dintre sateliții lui Jupiter: Callisto, Ganymede și Europa. Cei trei sateliți ar putea ascunde vaste oceane sub suprafața înghețată.

Prometeus ar fi prima misiune NASA care, utilizând propulsia electrică nucleară, va face posibil ca nava spațială plasată pe orbita fiecărui satelit să poată investiga compoziția satelitului, să stabilească istoricul acestuia și posibilitățile de susținere a vieții.

Pe perioada derulării contractului, compania Northrop Grumman va colabora cu o echipă guvernamentală pentru a defini designul preliminar al navetei spațiale. Contractorul va fi responsabil pentru implementarea dispozitivului de comandă automată și distribuirea tehnologiei pe navetă. De asemenea, va fi responsabil pentru asamblarea, integrarea și testarea sistemelor spațiale în conformitate cu solicitările guvernamentale.

NASA va asigura lansarea navetei, iar Departamentul Energiei va avea în responsabilitate realizarea reactorului.

Prometeus JIMO nu este planificat pentru lansare mai devreme de 2012, cu un cost al misiunii de cel putin 2 miliarde de dolari.

SpaceShipOne a câștigat competiția X Prize

Regulamentul competiției prevedea ca un vehicul construit din fonduri neguvernamentale, pilotat de către un om și având la bord greutatea echivalentă a altor două persoane, să atingă altitudinea de 100 km (dincolo de care începe spațiul cosmic) prin zboruri care să aibă loc într-un interval de cel mult două săptămâni.

SpaceShipOne, proiect finanțat de către Paul Allen (co-fondatorul corporației Microsoft) și construit de către societatea Scaled Composites, condusă de inventatorul Burt Rutan, a confirmat așteptările și a câștigat premiul în valoare de 10 milioane de dolari oferit de către fundația X Prize.

Astfel, după ce în data de 29 septembrie, pilotul Mike Melvill a pilotat aparatul peste limita celor 100 km, în data de 4 octombrie, pilotul Brian Binnie a stabilit un nou record de altitudine (112 km), devenind totodată cel de-al doilea pilot civil (după Mike Melvill) care-și câștigă "aripile de astronaut", și cel de-al 434-lea om care ajunge în spațiul cosmic.

"SpaceShipOne" a demonstrat astfel viabilitatea unei industrii private care să proiecteze și să construiască vehicule pentru a trimite pasageri în spațiu.

De altfel, mai multe companii și-au anunțat deja intenția de a utiliza sub licență Scaled Composites tehnologia necesară pentru a construi vehicule destinate turismului spațial. Se estimează că peste 3.000 de persoane vor călători în spațiu în următorii 5 ani cu astfel de vehicul, iar Burt Rutan și Paul Allen avertizează că acesta este doar începutul și noi idei vor fi dezvoltate în proiectul SpaceShipTwo.

Peter Diamandis, cel care a pus bazele fundației X Prize este de părere că succesul lui SpaceShipOne și câștigarea premiului nu vor diminua entuziasmul celorlalte echipe participante de a construi propriile vehicule spațiale. "Cred că în curând vom vedea primele vehicule spațiale canadiene, rusești, britanice, românești… construite de celelalte echipe înscrise în competiția X Prize" – a declarat Diamandis.

Misiune în exteriorul ISS

Comandantul Stației Spațiale Internaționale, Gennady Padalka, și cercetătorul NASA, Mike Fincke, au încheiat cu succes (în data de 3 septembrie) misiunea în exteriorul ISS, conform programului.

Timp de 5 ore și 21 minute, cei doi au înlocuit și au instalat noi echipamente în exteriorul stației. O parte a echipamentului, trei antene noi, vor ajuta la ghidarea ATV-ului (nava cargo) european, care va andoca pentru prima dată la ISS anul viitor. În timpul misiunii a fost înlocuită una din supapele sistemului de răcire de pe modelul Zarya. De asemenea, au mai fost instalate câteva balustrade de susținere pentru siguranța echipajului în timpul desfășurării acestor misiuni. Totodată, a fost efectuat și un test pentru a stabili felul în care cosmonauții sunt afectați din punct de vedere psihic sau al dezorientării spațiale în urma unei astfel de misiuni.

Demeter va monitoriza seismele

Prototip al unei noi generații de platforme spațiale, satelitul Demeter are un obiectiv care ar putea ajuta la anticiparea cutremurelor.

Conceput de către Centrul Național pentru Studii Spațiale din Franța (CNES), Demeter va detecta și măsura în ionosferă perturbații electromagnetice care par să aibă legătură cu erupțiile vulcanice.

"Studii recente au depistat în ionosferă, la aproape 100 km altitudine, semnale electromagnetice ciudate cu câteva secunde înaintea unor seisme. Demeter ne va ajuta să prevedem cutremurele. Misiunea sa nu va fi operațională, ci exploratorie. Datele nu vor fi transmise în timp real, iar satelitul nu va fi conectat la un centru de decizie", explică Pascale Ultré-Guévaed, geofizician la CNES.

Un nou sistem planetar

Astronomii britanici de la observatorul regal din Edinburgh au adus informații noi despre Vega, una dintre cele mai strălucitoare stele ale cerului boreal. Conform ultimelor observații, se pare că steaua prezintă în jurul ei un sistem planetar asemănător cu cel în care se află și Terra.

Situată la 25 ani-lumină de noi, Vega este cel puțin de două ori mai mare decât Soarele, dar și mult mai tânără; vârsta ei este de 350 milioane de ani, față de 5 miliarde de ani cât are Soarele.

Toate cele aproape o sută de planete descoperite gravitând în jurul altor stele sunt planete masive, de natură gazoasă (asemănătoare lui Jupiter). Noi simulări pe calculator au arătat că observațiile privitoare la structura discului de praf din jurul stelei Vega pot fi explicate prin prezența unei planete asemănătoare lui Neptun. Aceasta orbitează în jurul stelei la aceeași distanță la care Neptun orbitează în jurul Soarelui. Datorită dimensiunii orbitei planetei, asemănătoare lui Neptun, cercetătorii susțin că există suficient spațiu pentru existența altor planete mici asemănătoare Pământului. Dacă s-ar confirma, acest lucru ar fi o mană cerească pentru astronomii care încearcă să găsească planete de natură telurică ce ar putea susține viața.

Sculptură în spațiu

REMEMBER – LUNA AUGUST

16.08.1883 – S-a născut, la Focşani, Andrei Popovici (cumnat cu Henri Coandă), al doilea pilot român brevetat în străinătate, după prinţul Bibescu. A fost director al Aeronauticii din Ministerul de Război şi director al fabricilor de avioane din Arad şi Braşov. A înfiinţat Aeroclubul Român şi Aeroclubul Braşov.

17.08.1903 – Inventatorul Traian Vuia şi-a depus brevetul nr. 332106 la Oficiul naţional al proprietăţii industriale din Franţa.

08.1909 – Primul zbor – atestat – al unei femei în România. Soţia lui Henri August a zburat cu un planor (remorcat de un automobil) la 7 metri înălţime, pe o lungime de 150 de metri, lângă şoseaua Pantelimon.

26.08.1909 – Rodrig Goliescu a obţinut, în Franţa, brevetul de inventator al avioplanului.

23.08.1910 – Aurel Vlaicu, deşi învăţase singur să zboare, participând la o întrecere cu George Valentin Bibescu şi pilotul francez Molla, a câştigat toate probele: viteză, înălţime, evoluţii şi precizia aterizării.

05.08.1911 – George Valentin Bibescu a executat al doilea raid din România, pe ruta Bucureşti – Turnu Măgurele, pe durata unei ore şi 20 de minute.

10.08.1915 – S-a creat Corpul de Aviaţie Român, compus din trei grupuri de aviaţie, trei escadrile de recunoaştere, patru secţii de aerostaţii şi o parte sedentară, comandant fiind numit colonelul Ion Găvănescu.

08.1916 – S-a amenajat aerodromul de la Tecuci, care a devenit principalul aerodrom românesc în primul război mondial.

14.08.1916 – La intrarea ţării în război, aviaţia noastră dispunea de 30 de avioane de luptă, 57 de piloţi şi 9 observatori aerieni.

15.08.1916 – S-a înfiinţat primul Corp de Apărare Antiaeriană, cu misiunea de apărare a Capitalei, a unor obiective militare, industriale, noduri de cale ferată. Tunurile existente au fost adaptate pentru trageri sol-aer.

În aceeaşi zi, aviaţia militară a dat prima jertfă de sânge în timp de război: căpitanul Cantemir Câmpeanu.

16.08.1916 – Prima misiune de recunoaştere aeriană cu executarea fotografierii din aer a fost făcută în sudul Dunării, deasupra zonei Rusciuk – Razgrad.

18.08.1916 – Locotenentul Ioan Peneş a reuşit prima traversare a munţilor Carpaţi, cu un avion Farman.

01.08.1917 – Locotenentul Petre Ioanin şi sublocotenentul Dumitru Bădulescu au doborât un balon captiv, la Panciu.

07.08.1917 – Sublocotenentul Marin Popescu a obţinut două victorii aeriene, iar sublocotenentul Egon Nasta, a treia victorie a zilei.

12.08.1917 – Generalul Eremia Grigorescu, comandantul Armatei 1, a citat prin Ordin de Zi Grupul 2 Aeronautic, condus de căpitanul Andrei Popovici **(foto)**, pentru contribuţia eroică la victoria de la Mărăşeşti. Pentru faptele de arme, grupul va fi decorat, ulterior, cu înaltele ordine de război "Mihai Viteazul" şi "Virtutea Aeronautică".

13.08.1917 – Sublocotenentul Gheorghe Stâlpeanu, aflându-se într-o recunoaştere îndepărtată în liniile inamice şi fiind atacat de trei avioane, s-a angajat în această luptă inegală, doborând unul dintre ele şi silindu-le pe celelalte două să se retragă. A fost decorat cu cel mai înalt ordin militar de război: "Mihai Viteazul".

21.08.1917 – Locotenentul Gheorghe Mihăilescu, sublocotenenţii Barzan şi Marin Popescu au adăugat alte trei victorii, la cele cinci, dobândite de aviatorii români în primul război mondial, în perioada 9–19 august.

În aceeaşi zi, artileria antiaeriană a doborât un avion inamic.

26.08.1917 – Plutonierul pilot Dumitru Naidinescu **(foto)** şi sublocotenentul observator Dumitru Darian au doborât un aparat german din escadrila 267, cu baza la Focşani.

24.08.1918 – Căpitanul Vasile Craiu a decedat, la numai 23 de ani, la spitalul Beldiman din Bârlad, unde fusese internat în urma unui accident de avion.

06.08.1920 – Ministerul de Război a stabilit sistemul de organizare şi funcţionare a Serviciului Sanitar al Aeronauticii (înfiinţat în 1918), în baza propunerilor maiorului dr. Victor Anastasiu.

27.08.1920 – Plutonierul Alexandru Georgescu a stabilit recordul naţional de înălţime (6.100 m) cu un avion Breguét.

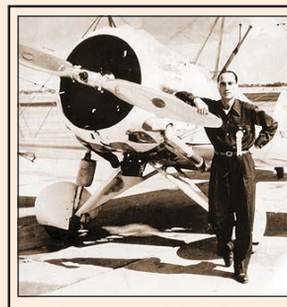
27.08.1925 – A fost executat cu succes, de către căpitanul Romeo Popescu şi Ion Culuri, zborul de recepţie al primului hidroavion conceput şi construit în ţara noastră de ing. Radu Stoika, la Constanţa.

22.08.1926 – A demarat raidul aerian Bucureşti – Paris – Bucureşti, denumit "Cupa Bibescu", pe ruta Bucureşti – Aspern – Strasbourg – Paris. Au fost parcurşi, până la Le Bourget, 2.300 km în 13 ore şi 20 de minute. Întoarcerea a fost amânată din motive obiective.

06.08.1933 – Flotila Hidroaviaţie a efectuat un raid în formaţie pe traiectul: Siutghiol – Constanţa – Sulina – Galaţi – Turnu Severin şi retur.

28.08.1933 – A fost brevetată – pilot la zborul fără motor – prima femeie din ţara noastră, Felicia Bădăliţă-Ţigănescu.

08.1934 – Locotenent-colonelul Constantin Argeşanu, comandantul Flotilei 1 Aviaţie Iaşi, a condus un raid în formaţie cu întreaga unitate, înconjurând România.



21.08.1936 – Locotenentul Alexandru Papană, participând la cursa New York – Los Angeles, cu avionul său, Bücher YR-PAX, s-a clasat primul la categoria avioanelor mici. Patru zile mai târziu, celebrul pilot a câştigat şi concursul de acrobaţie din America alături de Michel Detroyat – fost campion al lumii şi as al aviaţiei franceze.

08.1939 – A trecut probele în zbor primul avion IAR-80. Aparatul atingea viteza de 510 km/h, performanţă care îl clasa al patrulea din lume din acest punct de vedere.

21.08.1939 – Primul lot de 10 avioane Heinkel (HE-112 E), livrate conform unui contract încheiat cu Germania, a aterizat pe aerodromul din Cluj. La comenzi s-au aflat piloţi germani. Primul român care a pilotat acest aparat a fost comandorul Gheorghe Jienescu **(foto)**.

27.08.1940 – Locotenentul Nicolae Polizu a doborât în luptă un avion bimotor maghiar care survola, ilegal, teritoriul românesc.

28.08.1940 – Artileria antiaeriană a lovit un avion maghiar care atacase aeroportul din Satu Mare, mitraliind inclusiv oamenii aflaţi la muncă pe câmp. Avionul inamic a aterizat forţat şi a luat foc.

REMEMBER – LUNA AUGUST

19.08.1941 – Grupul 7 Vânătoare, dislocat pe aerodromul Gâsca–Tighina, a decolat cu toate forţele pentru a proteja infanteria română atacată masiv de avioane IL-2, însoţite de vânătoare. Comandantul grupului, locotenent-comandorul Alexandru Popişteanu, a căzut în luptă. Pentru faptele lui de bravură, a fost decorat postmortem cu înaltul ordin "Mihai Viteazul".

01.08.1943 – Raidul de bombardament al Flotilei 9 Aeriană Americană s-a încheiat cu doborârea de către aviaţia şi artileria noastră antiaeriană a 36 de avioane atacatoare; Căpitanul Marin Ghica, comandantul escadrilei de vânătoare de noapte, a căzut în luptă.

30.08.1943 – Într-o singură misiune, căpitanul Constantin Bâzu Cantacuzino, în celulă cu Mălăcescu, a doborât patru avioane inamice. Bâzu totaliza până atunci 23 de victorii. Avea să mai obţină încă 30 până la sfârşitul războiului.

18.08.1944 – Are loc ultimul raid al americanilor, cu 300 de bombardiere, protejate de aviaţia de vânătoare. În lupta inegală dusă de cele 25 de avioane de vânătoare româneşti ale Grupurilor 7 şi 9, a căzut eroic căpitanul Alexandru Şerbănescu. Totalizase 590 de misiuni la inamic, din care 235 de lupte aeriene, în care doborâse 52 de avioane inamice. I s-au făcut funeraliile naţionale.

23.08.1944 – La ora 22.00, când regele Mihai I a comunicat, la radio, încetarea războiului alături de Germania nazistă şi alăturarea la coaliţia Naţiunilor Unite, aviaţia militară română dispunea de 486 avioane şi 22 hidroavioane de luptă, 12 planoare de transport, 1.131 avioane în zona interioară, 511 echipaje de luptă pentru toate tipurile de avioane şi un efectiv total de 37.196 oameni.

24.08.1944 – Aviaţia militară română a primit două misiuni importante, una cu destinaţia Moscova şi alta spre Foggia, unde au fost transmise mesaje importante din partea noului guvern român, ambele fiind îndeplinite cu succes, deşi zborurile s-au desfăşurat în condiţiile unei îndârjite riposte a artileriei antiaeriene germane.

31.08.1944 – Bilanţ al participării aviaţiei române la acţiunile militare din perioada 23–31 august: 126 de misiuni, 336 ieşiri avion, totalizând 450 ore de zbor, în care a doborât 84 de avioane, a capturat 228 aparate la sol, a distrus un vas de război, două nave de transport, opt şlepuri, patru remorchere, 33 de tancuri şi maşini blindate, a avariat 57 autovehicule, a capturat alte 474 şi 10.000 de prizonieri, cu preţul a 661 de morţi şi răniţi, din care 157 personal navigant.

23.08.1945 – Corpul 1 Aerian a defilat pe deasupra Arcului de Triumf din Bucureşti, în timpul paradei militare.

15.08.1947 – Conform clauzelor Tratatului de pace, aviaţia a fost reorganizată, Inspectoratul General al Aeronauticii fiind desfiinţat. În locul lui s-a format Comandamentul Aeronauticii, compus dintr-o divizie de aviaţie cu patru flotile, o divizie de apărare antiaeriană cu 5 regimente, o brigadă de geniu şi aerodrom, o grupare de depozite şi ateliere, instituţii de învăţământ şi medicale.

Personalul aviaţiei a fost redus de la 16.000 la 13.000 de oameni.

23.08.1950 – Pentru prima oară după război, la o paradă militară au participat un regiment de aviaţie de transport şi unul de vânătoare.

23.08.1951 – La parada militară a zburat, în premieră pentru aviaţia română, întâia divizie de avioane reactive IAK-23, cu trei unităţi, în frunte cu Regimentul 14, comandat de maiorul Aurel Răican **(foto)**.

25.08.1951 – Prima aterizare pe roţi în afara pistei de beton cu un avion cu reacţie IAK-23 a fost executată de sublocotenentul Gheorghe Tudor.

20.08.1953 – Caz unic în aviaţia de asalt dotată cu IL-10. După doar trei ture de pistă pe acest tip de avion, locotenentul Ion Nedelcu a fost admis la zborul în simplă comandă de însuşi comandantul unităţii, căpitanul Grigore Ionescu.

23.08.1955 – A fost brevetată prima promoţie de ofiţeri de aviaţie pe avionul reactiv, şeful acesteia fiind locotenentul Gheorghe Verendeanu.

25.08.1956 – Au început zborul pe elicopter primii piloţi din ţară: căpitanul Ioan Repede, locotenenţii-majori Vasile Iurăşcu, Vasile Dinu şi Gheorghe Leahu.

28.08.1958 – Şcoala Militară de Ofiţeri de Aviaţie s-a mutat pe aerodromul Ziliştea–Buzău, mai puţin Regimentul Şcoală Aviaţie cu Reacţie, care s-a mutat de la Bacău la Ianca.

15.08.1963 – Regimentul 57 Aviaţie Vânătoare Mihail Kogălniceanu a primit 12 avioane MiG-21– F13.

01.08.1965 – S-a înfiinţat Brigada 46 Radiotehnică, cu baza la Ploieşti.

18.08.1965 – S-a înfiinţat primul regiment de elicoptere, la Alexeni, comandant fiind numit maiorul Vasile Iurăşcu. Era format din două escadrile, una de Mi-4 şi una de Mi-2.

03.08.1978 – În vederea dotării aviaţiei militare cu MiG-23, un grup de piloţi şi tehnicieni a plecat la pregătire în URSS, şeful grupului fiind colonelul Dumitru Tache.

27.08.1982 – A avut loc zborul oficial al primului avion BAC-1-11/500, montat în România sub numele ROMBAC.

03.08.1989 – Piloţii şi tehnicienii care urmau să treacă primii pe avionul supersonic MiG-29 au plecat la centrul de pregătire din Kazahstan.

08.08.1992 – Avionul reactiv IAR-99, conceput şi fabricat în România, a lăsat o frumoasă impresie la mitingul internaţional din Ungaria. După evoluţii, piloţii, coloneii Romulus Bozeşan, Gheorghe Tamaş, locotenent-colonelul Mitică Mirea şi maiorul Constantin Matei, au fost felicitaţi de ministrul apărării al ţării organizatoare.

30.08.1993 – A luat fiinţă Statul Major al Aviaţiei şi Apărării Antiaeriene, prin fuzionarea Comandamentului Apărării Antiaeriene a Teritoriului cu cel al Aviaţiei Militare.

23.08.1995 – Are loc primul zbor cu avionul MiG-21 LanceR.

08.08.1996 – A intrat în dotarea Poligonului de Trageri Antiaeriene Capu Midia sistemul de avioane fără pilot FOX TS-1, produs în Franţa.

11.08.1999 – Se efectuează zboruri cu avioane supersonice, de transport şi elicoptere pentru cercetarea din aer a eclipsei totale de soare, în baza unei colaborări cu instituţe specializate din România.

08.1999 – Aeronave C-130 Hercules, AN-24 şi AN-26 au transportat în Turcia personal medical şi ajutoare umanitare pentru sprijinirea poporului turc în efortul de înlăturare a urmărilor unui cutremur de pământ.

25 – 26.08.2001 – Pe aerodromul Mihail Kogălniceanu a avut loc un mare miting aviatic internaţional, denumit RoIAS-2001, la care au participat 14 ţări, 140 de aeronave, 18 firme de profil aeronautic din România şi din străinătate.

08.2003 – A fost lansat site-ul Statului Major al Forţelor Aeriene: www.roaf.ro.

Documentar realizat de comandorii (r) PETRE BÂNĂ şi ION CLENCIU

În orice aviație din lume se produc premise și incidente de zbor. De diverse nuanțe și din varii motive. În decursul timpului, acestea nu i-au ocolit nici pe piloții aviației noastre militare.
Parcurgem filele registrului în care au fost consemnate lapidar natura, cauzele și modul cum au fost rezolvate acestea într-o anumită perioadă. Stăm de vorbă și cu câțiva dintre cei care s-au confruntat cu asemenea probleme la bord, cazuri speciale – cum sunt denumite în manualele de tehnica pilotajului. Ne-am oprit, în acest număr, la câteva din cele ce au avut, ca primă urmare, desprinderea, pierderea cupolei în timpul zborului avioanelor reactive, avioane cu viteze deosebit de mari.

DESPRINDEREA, ÎN ZBOR, A CUPOLEI LA AERONAVE REACTIVE

Craiova, 7 decembrie 1979

Căpitanul Luca Drăguș așteptase de mult noaptea aceea, cu condiții meteorologice grele sută la sută. O noapte de zbor pe care nu o prinzi ușor. Era comandant de escadrilă, pilot clasa 1 și făcea pregătiri pentru a deveni instructor, noaptea în grele. De 11 ani era în Regimentul de Aviație Vânătoare-Bombardament de la Craiova și noua calitate, la care visau mulți dintre tinerii piloți instructori, îi surâdea.

Cel care îl controla în zbor și urma să-i ateste calitatea nu era altcineva decât însuși comandantul unității de luptă, colonelul Nicolae Motoroiu, un nume în aviația militară și un pilot de excepție.

Din păcate, dubla de MiG-15 planificată pentru acea misiune se defectase. O altă aeronavă dublă comandă disponibilă atunci nu mai era.

S-a apelat la o dublă de la unitatea vecină: Centrul de Încercări în Zbor. Aeronava le-a fost pusă la dispoziție imediat, cu mecanicul ei.

Luca Drăguș, azi comandor în rezervă, își amintește că, din ordinul inginerului-șef al regimentului, tehnicienii de la MiG-urile 15 din unitate aveau ordin să ia măsuri suplimentare pentru zăvorârea cupolei, lucru pe care cei de la Centrul de Încercări în Zbor nu îl practicau.

Astfel, piloții au zăvorât și ermetizat cabinele fără asistența mecanicului de avion. Decolarea a decurs normal. Dar, imediat după desprinderea de sol, din cauza șocurilor, a trepidațiilor, lacătul din stânga spate de la cabina din față, unde se afla comandantul, a cedat. Drăguș, aflat în cabina din spate, a simțit imediat un jet de aer rece ca gheața în cabină. Era 7 decembrie 1979, noaptea. Primul gând a fost că din față s-a acționat clapeta de deschidere a ventilației. Ce să-l determine pe comandant să facă așa ceva?! Îi era jenă să-l întrebe. Fileurile de aer izbindu-l tot mai tare, Drăguș și-a plecat capul spre în față și, preocupat cu urmărirea aparatelor de bord, în timpul spargerii plafonului, n-a mai luat în seamă curentul rece. Între timp, îl întrebase pe comandant dacă a deschis cumva ventilația. "Poate n-ai ermetizat tu

Pilotul Luca Drăguș

bine cabina!" – îi răspunsese Motoroiu. În cele din urmă au realizat ce se întâmplase. Colonelul s-a gândit să reia comenzile de zăvorâre, dar a renunțat. Dacă tocmai atunci îi zbura cupola?! Rămânea fără mână. "Raportează că întrerupem misiunea, intrăm pe latura mare și mergem la aterizare!" – a hotărât comandantul.

Drăguș a pus avionul în picaj și a scos frânele aerodinamice pentru a scădea viteza, moment în care, datorită vibrațiilor produse, cupola a zburat. S-a pierdut în noapte. Vitezometrul arăta 500 de kilometri la oră. Erau la 1.500 de metri, la sud de oraș. Un jet și mai puternic de aer l-a izbit direct în față. Nu mai putea nici vorbi. De auzit, nici atât. S-a aplecat, din nou, înspre panoul aparatelor de bord și a raportat. Nu auzea însă nici o confirmare de la conducătorul zborului. Nici de la cel din cabina din față. Și atunci, gândul că, în timpul desprinderii cupolei, i s-a întâmplat ceva grav comandantului, a pus, o clipă, stăpânire pe el. Dacă l-a rănit la cap, sau… Colonelul Motoroiu nu dădea nici un semn de viață. Ori poate îi spunea ceva prin intercomunicație, dar el nu mai auzea. A coborât cât a coborât, cu respirația întretăiată, și, la un moment dat, a simțit o mișcare în manșă. Era semnalul comandantului că totul este în regulă cu el. Bine că nu raportase la "zebră" ce-i trecuse prin minte!

A executat procedurile standard pentru aterizare. După virajul patru și axarea pe direcția pistei, a auzit un zgomot sacadat, care părea să vină din zona motorului. Parcă îl izbea ceva puternic, gata să îl distrugă. Dacă se oprește? – l-a fulgerat gândul rău. A privit altimetrul. Erau deasupra "îndepărtatei", stația de radiolocație cu un mare rol în venirea la aterizare în condiții meteo grele. Când să-l mai repornească? Până să facă manevrele, nu mai aveau timp nici de catapultare. Intrau în pământ! Care era atât de aproape!

A încercat să anuleze fenomenul prin mărirea turajului: "Lasă-l așa!", a auzit vag în cască vocea comandantului. Parcă-i vorbise Dumnezeu. În acel moment, Dumnezeul lui era colonelul Motoroiu! Care știa, la experiența-i îndelungată, poate și din cazurile întâmplate altora, că zgomotul suspect se datora lipsei cupolei. Drăguș nu aflase încă de un asemenea fenomen. Îl învăța acum viața, viața ce atârna de câteva fire de timp, de câteva secunde… A readus motorul la regimul normal.

Cobora. Cobora într-o așteptare ce părea fără sfârșit pentru ei, ca și pentru cei aflați la sol. Și, colac peste pupăză, în timpul desprinderii cupolei, automat, fusese smuls, din cabina comandantului, și cuiul de siguranță de la sistemul de catapultare. Numai o aterizare "unsă", aproape fără să se simtă contactul cu pista, putea evita declanșarea mecanismului de catapultare a scaunului pilotului din cabina din față. A avut suficientă tărie să nu-i sugereze colonelului să aterizeze el aeronava. Doar și Drăguș era pilot clasa 1. Și era exercițiul lui, zborul lui, pe care îl așteptase atâta vreme. Dar nici Motoroiu n-a intervenit. L-a lăsat. Avea încredere în el, deși era în pericol viața amândurora. Îi cunoștea foarte bine calitățile de pilot, capacitatea de a se descurca în situații speciale.

Aterizarea a fost perfectă. Nici n-au simțit când au luat contact cu pista. Marea încercare trecuse. Trăiau. Erau bine mersi, peste 12 zile aveau să repete zborul și Drăguș să-și obțină atestarea de instructor, noaptea, în condiții meteo grele...

Timișoara, 25 iunie 1991

La decolare, după ridicarea roților de pe pistă, cupola unui avion MiG-23 s-a desprins instantaneu

și s-a răsturnat pe pista de decolare-aterizare, fiind grav avariată. Deși tânăr, cu mai puțină experiență, pilotul, locotenentul Marian Dinescu, a reușit să aducă în bune condiții aeronava la aterizare.

Craiova, 30 ianuarie 1992

Ora 16. Zbor în dublă comandă, instructor și elev, cu avionul de luptă reactiv de concepție și producție românească IAR-93. Pe latura mare a turului de pistă, la darea comenzii de scoatere a trenului, acesta n-a ieșit, a rămas pe poziția escamotat și zăvorât. Ce se va fi produs atunci în mintea și în sufletul pilotului elev nu este consemnat. Nici convorbirile radio cu conducătorul de zbor și instructorul, indicațiile ce i se vor fi dat. Acționând precipitat, pilotul elev, în loc să procedeze la scoaterea cu avarie a trenului, a acționat, din greșeală, maneta de largare a cupolei. Partea interioară a ramei intermediare dintre cele două cabine a fost grav avariată, parbrizul dintre ele s-a spart, iar carenajele anterioare ale pilonilor interiori și exteriori de pe aripa dreaptă s-au deformat. Instructorul de zbor a intervenit prompt și, după scoaterea cu avarie a trenului, a aterizat în siguranță.

Deveselu, 2 noiembrie 1993

Căpitanul Florin Ionescu, pilot-șef, pilot clasa a 3-a, decola de pe aerodromul Deveselu, cu un MiG-21 MF. Avea de executat o interceptare în formație cu căpitanul Lucian Dinu. Decolarea s-a efectuat în celulă, așa cum se procedează, de regulă, în asemenea misiuni.

După ce a escamotat trenul, s-a deschis cupola. Avionul a început să se manifeste instabil. Înclina când pe stânga, când pe dreapta. La un moment dat, cupola s-a spart. Câteva schije au perforat aripa din dreapta, ampenajul orizontal, iar altele au lovit casca pilotului. O mulțime de cioburi s-au înfipt în spătarul scaunului.

A raportat imediat conducătorului de zbor, comandorul Nicolae Ioniță, care l-a întrebat dacă mai este în stare să strunească avionul. După ce a răspuns afirmativ, i s-a spus să ia înălțime și să consume gazul. Atât cât trebuia, pentru a ajunge cu aeronava la greutatea ce-i permitea aterizarea fără probleme. Comandorul era convins că pilotul este capabil să rezolve cu bine situația, îl controlase de câteva ori în zbor, știa ce poate.

Căpitanul Ionescu știa că în asemenea situație este bine să plece capul mai în față. A încercat. Dar nu putea pilota așa. Avusese noroc că schijele, chiar și de plastic fiind, nu-l loviseră mai tare. (După aterizare, colegii aveau să-i descopere, în cască, efectele loviturilor). Între masca de oxigen și vizor, fileurile de aer biciuiau. Îi era teamă că, la un moment dat, nu va mai putea să vadă și atunci lucrurile ar fi luat o altă întorsătură. Auzea în aer, mai tare, șuieratul motorului pe care, altfel, nu-l sesiza, cu cabina ermetizată. Era, însă, obișnuit de la sol cu zgomotul pe care-l făceau supersonicele. Infernal pentru ocazionali, plăcut, generator de încredere, de putere, pentru aviatori.

După mai multe manevre, echilibră aparatul și-i stabili o viteză de 400 km pe oră. Primise indicații de la "zebră" să se rotească în jurul aerodromului, la 1.000 de metri înălțime, până la consumarea combustibilului care să-i îngăduie aterizarea în siguranță.

Pilotul Florin Ionescu

Pilotul nu avea de unde să știe că o bucățică din cupolă pătrunsese prin învelișul aripii din dreapta și spărsese rezervorul aflat în acea zonă. Prin orificiul respectiv se scurgea o bună parte a combustibilului. Era cu ochii permanent pe indicatoare. Aștepta să se consume cât mai repede gazul și să aterizeze.

Ce se mai putea întâmpla? Noroc că ținuse capul "la cutie", cioburile cupolei l-ar fi putut răni mai grav sau, cine știe? "Oricum, eram pregătit, totul era strâns. În cazul că se agrava situația, plecam, catapultam" – ne destăinuia cu câteva zile în urmă, când ne-a relatat, cu multă modestie și reținere, trăirile de atunci, locotenent-comandorul Ionescu.

Dar lucrurile decurgeau normal pentru el. Privea țintă debitmetrul și parcă îl ruga: "Scazi o dată mai repede!"

Zbura în jurul aerodromului de mai multe minute. 40… 30… 20… 10… Își vedea camarazii la sol, adunați toți în jurul punctului de start. Aterizaseră cu toții, care din proprie inițiativă, care la ordin, cum erau indicațiile, atunci când cineva se confrunta în aer cu o problemă deosebită. Trăiau, alături de el, momentul dificil.

"Cum te simți? Care mai este situația?" – îl întreba, din când în când, conducătorul zborului. Era singur în aer. Singur, dar stăpân pe el. Avea totul sub control. Și avionul, și starea psihică. Îi simțea însă alături de inima sa pe toți colegii de la sol, pe conducătorul zborului. Încrederea lor i se transmitea pe firul nevăzut al gândurilor.

Când a apreciat că a sosit timpul, a efectuat procedurile de aterizare. Și cu cât scădea viteza, o liniște sufletească i se așternea pe chip. Fără cupolă, reperele defilau altfel, simțea fuiorul fileurilor scurgându-se lin pe lângă el, avionul se așternea cuminte pe pistă.

Și nici o aterizare nu i s-a părut mai frumoasă, mai reușită ca aceea.

Primul care a venit să-l vadă și să constate, sumar, ce se întâmplase, a fost inginerul-șef, comandorul Coman. S-a urcat pe plan, a sesizat imediat uzura lacătelor de închidere a cupolei și l-a felicitat, îmbrățișându-l cu căldură, așa cum aveau s-o facă și ceilalți ca într-un ceremonial de zile mari.

Peste două săptămâni, avea să se nască fiica sa, Vera.

Feteşti, 17 noiembrie 1994

Pe timpul decolării cu un avion MiG-21 dublă comandă, la înălțimea de 20–30 de metri, după escamotarea trenului, s-a desprins cupola, rupându-se două treimi din ea. Avionul a fost adus la aterizare în condiții normale, dar pe timpul rulajului, după scoaterea parașutei de frânare, a căzut pe pistă și partea ce mai rămăsese din cupolă.

Craiova, 21 iunie 1995

O nouă smulgere a cupolei de către fileurile de aer în timpul aterizării, la lăsarea roții de față a unui avion de simplă comandă IAR-93. Să fi fost atât de mare creșterea regimului de vibrație determinate de trepidațiile transversale și cele cauzate de scoaterea parașutei de frânare încât să deplaseze (!), de parcă ar fi făcut-o o mână nevăzută, maneta de ermetizare-zăvorâre a cupolei, cum este motivat incidentul în registru?

Cazurile relatate au fost rezolvate cu calm și pricepere de piloți, în pofida împrejurărilor dificile în care s-au manifestat, a altor premise pe care le puteau genera. Dovadă elocventă a stăpânirii de sine, a profesionalismului ce-i caracterizează pe piloții noștri militari.

Comandor (r) PETRE BÂNĂ

■ **Igor Sikorsky** a pilotat primul elicopter utilitar din istoria aviaţiei mondiale.

■ A zburat primul avion de linie cu cabină presurizată – **Boeing Stratoliner.**

■ Atacul aviaţiei japoneze asupra bazei americane **Pearl Harbor.**

■ Marea Britanie a utilizat, în premieră mondială, un avion de vânătoare înzestrat cu radar de bord – **Haviland Mosquito MK II.**

Pearl Harbor, Hawaii 7 decembrie 1941

Atacul aerian de la Pearl Harbor, întreprins de aviaţia japoneză la **7 decembrie 1941**, este un moment de referinţă în istoria aviaţiei mondiale. O singură lovitură, planificată cu grijă şi bine executată, a eliminat ameninţarea forţelor navale americane din calea planurilor expansioniste ale Imperiului Japonez. Statele Unite ale Americii aveau să intre în cel de al doilea război mondial considerabil slăbite în urma pierderilor suferite cu prilejul acestui raid-surpriză.

❒Cu 18 luni înainte, preşedintele Franklin D. Roosevelt transferase flota americană la Pearl Harbor, urmărind să descurajeze actele de agresiune ale Japoniei.

❒ În **iulie 1941**, Puterile Occidentale au încetat schimburile comerciale cu Japonia, într-un moment în care aceasta avea nevoie mai mult decât oricând de resurse, în special de petrol, pentru susţinerea acţiunilor militare din China, care începuseră în vara anului 1937.

❒La sfârşitul lunii **noiembrie 1941**, în contextul eşuării negocierilor de pace, oficialii americani prevedeau ca fiind iminent un atac japonez asupra Indiei, Malaieziei sau Filipinelor, în scopul procurării de resurse pentru continuarea războiului.

❒Flota americană din Pearl Harbor putea fi atacată, datorită poziţiei strategice, numai cu ajutorul portavioanelor, iar japonezii au trimis în această misiune o flotă formată din şase portavioane de primă linie, însoţite de un număr impresionant de alte tipuri de nave de război, inclusiv submarine. Îmbarcând 420 de avioane, flota japoneză dispunea de cea mai mare forţă de lovire aeriană întrunită vreodată pe mare.

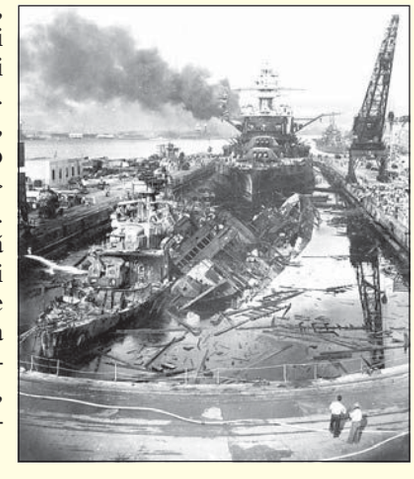
❒Impresionanta flotă imperială a pornit în misiune, în cel mai mare secret, la **26 noiembrie 1941**, vice-amiralul Chuichi Nagumo, comandantul flotei, primind ordinul de anulare imediată a misiunii în cazul în care intenţia Japoniei avea să fie descoperită, înainte de pornirea atacului.

<<Atac aerian, Pearl Harbor! Nu este un antrenament!>>

❒Primul atac aerian a fost declanşat la ora 07.53. Al doilea a început la 08.55. La ora 10.00, ultimul avion japonez raporta îndeplinirea misiunii. La 13.00, flota imperială se îndrepta deja spre casă, lăsând în urmă un adevărat dezastru: 2.403 morţi, 188 de avioane distruse şi flota americană din Pacific scoasă din luptă pentru câteva luni.

❒A doua zi, la **8 decembrie 1941**, preşedintele Roosevelt semna, în faţa Congresului, declaraţia de război. O zi mai târziu, Germania şi Italia au declarat război, în calitate de aliaţi ai Japoniei, Statelor Unite ale Americii.

"În dimineaţa zilei de 7 decembrie 1941, în jurul orei 8, când am ieşit de la popotă, am auzit sirena navei avertizând asupra unui atac aerian. Până să mă dezmeticesc, prima bombă şi-a lovit ţinta. Un fum gros s-a ridicat deasupra navei de război USS Nevada. Am pornit, în fugă, către postul meu. A doua explozie a fost mult mai aproape, pentru că am putut auzi schijele vâjâind prin aer. Când am ajuns pe punte, l-am găsit pe sublocotenentul Simonson prăbuşit pe spate, într-o baltă de sânge. Nu mai puteam face nimic pentru el. Murise… Deodată, m-am trezit în apă. Nu ştiam ce mi se întâmplase, însă am presupus că suflul unei bombe mă aruncase peste bord. Când m-am dezmeticit, am început să înot către chei. Curând, puterile m-au părăsit şi nu parcursesem nici jumătate din distanţă. Aproape renunţasem, când am simţit o <<menghină>> strângându-mi braţul. Maiorul Shapley mă ajunsese din urmă şi avea să îmi salveze viaţa, ducându-mă la mal" – mărturia caporalului E.C. Nightingale, supravieţuitor al atacului.



ISTORIA AVIAŢIEI MONDIALE

■A fost lansată prima bombă atomică asupra oraşului **Hiroshima.**

■Căpitanul Charles Yeager a efectuat primul zbor supersonic, la bordul avionului X-1.

■ Primul zbor fără escală în jurul Pământului – realizat cu avionul **Boeing B-50A.**

■ A fost creată prima rachetă balistică intercontinentală cu combustibil lichid – **Atlas A.**

Hiroshima, Japonia 6 august 1945

Pe măsură ce războiul cu Germania se apropia de sfârşit, aliaţii îşi concentrau tot mai mult eforturile asupra confruntărilor cu Japonia. După cucerirea Insulelor Mariane de către americani, **în iulie 1944**, înfrângerea Japoniei devenea previzibilă nu doar pentru aliaţi, ci şi pentru liderii imperiului.

❒Începând din **noiembrie 1944**, Japonia a fost supusă unor numeroase bombardamente, executate cu aeronave de tipul B-29. Când şeful forţelor aeriene americane, generalul Hap Arnold, l-a întrebat, **în iunie 1945**, pe comandantul flotei de bombardiere, generalul Curtis LeMay, când se va termina războiul cu Japonia, acesta a apreciat ca termen-limită lunile **septembrie–octombrie 1945**, argumentând că până atunci toate obiectivele industriale ale imperiului vor fi distruse.

❒În acea perioadă, Japonia trebuia să facă faţă nu doar bombardamentelor aeriene, ci şi unei blocade navale foarte eficiente executată de aliaţi în scopul restricţionării importurilor de petrol şi altor materiale vitale în producţia japoneză de război.

❒Capitularea Germaniei, în **mai 1945**, a oferit aliaţilor oportunitatea concentrării resurselor militare asupra ultimului inamic: Japonia.

❒A urmat Proclamaţia de la Postdam, adusă la cunoştinţa guvernului japonez la **27 iulie 1945**, prin care se cerea "predarea necondiţionată a tuturor forţelor armate imperiale". Documentul oficial nu făcea nici o referire la soarta pe care urma să o aibă împăratul, în urma capitulării, ceea ce a constituit principala obiecţie a liderilor niponi, care nu au acceptat prevederile Proclamaţiei.

❒La **6 august 1945**, asupra oraşului Hiroshima a fost lansată prima bombă atomică.

"Deodată, o lumină puternică a invadat încăperea. Am sărit la fereastră. Umbrele grădinii dispăruseră. Cu câteva momente înainte, cerul era senin, iar soarele răsărise, promiţând o zi superbă. Acum se întunecase. Mai întâi acoperişul, apoi întreaga casă au început să se zgâlţâie. Am pornit spre uşă, însă grinzile din tavan cădeau una după alta, blocându-mi calea. Ocolind cu greu obstacolele, am reuşit să ies în grădină. O slăbiciune ciudată m-a făcut să mă prăbuşesc la pământ. Spre disperarea mea, am observat că eram complet dezbrăcat. Nu înţelegeam ce se întâmplase cu hainele mele. Pielea mă ardea. Pe tot trupul eram plin de zgârieturi şi tăieturi. Sângeram puternic. Un lichid dulceag şi căldut mi-a invadat gura. Instinctiv, am dus mâna la gât, descoperând un ciob uriaş pe care l-am extras cu detaşarea celui care nu mai are nimic de pierdut. Nu înţelegeam ce mi se întâmplase, însă nici nu aveam timp de gândire. Trebuia să-mi găsesc soţia!" – mărturia doctorului Michihiko Hacchiya, supravieţuitor al atacului atomic asupra oraşului Hiroshima.

❒La **8 august 1945**, Uniunea Sovietică a declarat război Japoniei, invadând, în dimineaţa zilei următoare, Manciuria. Astfel, împăratul pierdea şi ultima speranţă: aceea de a negocia o pace favorabilă, prin mediere sovietică.

❒ La **9 august 1945**, forţele aeriene americane lansau cea de-a doua bombă atomică, de această dată asupra oraşului Nagasaki.

❒ În ciuda bombardamentului convenţional intens, a celor două bombe atomice şi a invaziei sovietice, guvernul japonez a refuzat capitularea.

❒ Pe **14 august 1945**, împăratul Japoniei a cerut guvernului să accepte capitularea. Ministrul de război, generalul Korechika Anami, care mai credea încă în victorie, a spus, la aflarea veştii: "Ca militar, îndeplinesc ordinul împăratului". După ce a semnat actul de capitulare, generalul s-a sinucis, urmând codul de onoare al samurailor.

Pagini realizate de
locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

ISTORIA AVIAŢIEI MONDIALE

ARTILERIA ANTIAERIANĂ ROMÂNĂ ÎN TIMPUL CELEI DE-A DOUA CONFLAGRAŢII MONDIALE

Generalul de divizie Gheorghe Popescu, comandantul apărării antiaeriene

Situaţia artileriei antiaeriene la intrarea României în cel de-al doilea război mondial

La data de 22.06.1941, Comandamentul Apărării Antiaeriene, precum şi toate marile unităţi, unităţile luptătoare şi formaţiunile de servicii subordonate acestuia erau mobilizate. Ca urmare, în compunerea Comandamentului Apărării Antiaeriene existau: Centrul general de pândă, trei comandamente de apărare antiaeriană de regiuni aeriene, 6 grupări de artilerie antiaeriană (de valoare regiment), 19 comenzi de grupuri de artilerie antiaeriană (de valoare divizion), 84 baterii tunuri antiaeriene, proiectoare şi mitraliere antiaeriene, din care 35 baterii tunuri calibru mijlociu (75-76,5 mm), 28 baterii tunuri calibru mic (20-40 mm), 12 baterii mitraliere antiaeriene calibru 13,2 mm şi 9 baterii de proiectoare.

Comandamentului Apărării Antiaeriene îi erau, de asemenea, subordonate cele 6 Baze ale regimentelor de artilerie antiaeriană, Şcoala de Ofiţeri de Artilerie Antiaeriană, Şcoala de Subofiţeri de Artilerie Antiaeriană, Centrul de Instrucţie al Artileriei Antiaeriene, trei coloane de muniţii şi trei trenuri de muniţii.

Cele trei comandamente de regiuni aeriene, care subordonau operativ atât artileria antiaeriană, cât şi unităţile de aviaţie de pe raza lor de responsabilitate, se delimitau astfel: Regiunea 1 Aeriană în Transilvania şi Oltenia, Regiunea 2 Aeriană în Moldova, Regiunea 3 Aeriană în Muntenia şi Dobrogea.

Efectivele totale la unităţile operative se ridicau la circa 28.000 de militari (ofiţeri, subofiţeri şi trupă). În subordinea comandamentului mai intrau şi formaţiunile de apărare pasivă, cu un efectiv de circa 46.000 de militari şi civili.

Grup de militari români într-un punct de cercetare-observare

În momentul intrării României în război, la conducerea artileriei antiaeriene de la diferite eşaloane se aflau ofiţeri cu înaltă competenţă şi profesionalism, care lucraseră la construirea tinerei arme, unii dintre ei participanţi şi la primul război mondial. Mulţi dintre aceştia au rămas în istoria armatei noastre: generalul de divizie Gheorghe Popescu, comandantul apărării antiaeriene, colonelul Gheorghe Marinescu, comandant secund, colonelul Dumitru Drajna – şeful de stat major.

Grupările antiaeriene – denumire iniţială ce arăta într-un fel existenţa lor în dispozitiv operativ – erau, de fapt, regimente de artilerie antiaeriană, denumire la care se va reveni în cursul anului 1942.

Dislocarea grupărilor antiaeriene pe teritoriul ţării, în apărarea antiaeriană a diferitelor obiective, exprima ideea principală de efort, gravitând cu majoritatea mijloacelor în Moldova, Muntenia şi Dobrogea, deoarece aici se găseau atât gruparea principală a trupelor terestre şi forţelor aeriene destinate eliberării Basarabiei şi Bucovinei de Nord, cât şi majoritatea punctelor şi centrelor sensibile de pe teritoriul naţional.

Trebuie remarcat faptul că rolul grupării nu consta în conducerea centralizată a focului subunităţilor din subordine, ci, îndeosebi, în coordonarea misiunilor acestora, repartiţia lor la obiective, precum şi în rezolvarea unor sarcini administrative. Grupările aveau în compunere divizioane de artilerie antiaeriană, cu un număr variabil de baterii, de regulă de calibre diferite şi de mitraliere antiaeriene.

Participarea artileriei antiaeriene la campania militară din anul 1941

În perioada 22 iunie 1941 – 3 iulie 1941, trupele din compunerea Armatelor 3 şi 4 române şi Armatei 11 germane au dus, în principal, acţiuni de fixare a inamicului, precum şi de realizare a capetelor de pod la est de râul Prut în vederea trecerii ulterioare la ofensivă.

La data de 2 iulie 1941, marile unităţi din compunerea Grupului de Armate "General Ion Antonescu" au trecut la ofensivă. Armata 3, acţionând pe direcţia Cernăuţi – Hotin cu Corpul de Munte şi cu Divizia 7 Infanterie în centrul dispozitivului pe direcţia Siret – Noua Suliţă, iar Brigada 8 Cavalerie şi Divizia 2 Munte la Hotin, a eliberat capitala Bucovinei la data de 5 iulie 1941.

Referitor la sistemul de cercetare a inamicului aerian, informare şi alarmare, trebuie menţionat că la baza cercetării spaţiului aerian stătea sistemul de posturi de observare aeriană încadrate cu cercetaşi – observatori (pândari aerieni). Posturile de observare erau dispuse pe teritoriul ţării "în sistem", astfel încât să poată fi observat întreg spaţiul aerian, iar transmiterea informaţiilor exprimate într-o anumită ordine se realiza prin telefon. Treptat, unele baterii de pândari dotate cu mijloace radio transmiteau aceste mesaje prin radio. Toate mesajele se adunau la postul de comandă (centrul de informare) al bateriei de pândari. Grupările antiaeriene erau legate de centrele de informare, iar unele subcentre asigurau informarea şi la divizioane sau chiar baterii, în raport cu dispozitivul acestora şi posibilitatea asigurării legăturilor prin cablu; nu exista, încă, o reţea radio centralizată.

Cea mai mare densitate de posturi s-a realizat, în perioada campaniei pentru Basarabia şi Bucovina de Nord, în jumătatea de est a ţării (Moldova, Dobrogea şi Muntenia), unde erau grupate 4 dintre cele 6 baterii de pândă aeriană. În general, "pânda" se executa în mod obligatoriu şi în poziţiile bateriilor cu cercetaşi-observatori din efectivele proprii. Dar marile centre sensibile primeau "prealarma" şi "alarma" de la centrul de informaţii. În general, sistemul funcţiona greoi şi cu unele întârzieri; mai târziu, când germanii vor instala staţii de radiolocaţie cu posibilităţi mari de descoperire (FREYA), modalitatea alarmării se va îmbunătăţi simţitor.

Bombardamentele efectuate de aviaţia sovietică cu o frecvenţă destul de mare asupra aceluiaşi obiectiv (dimineaţa, la prânz şi seara) vizau, în principal, porturile de la Dunăre şi Marea Neagră. Atacuri cu intensitate mai redusă s-au executat şi asupra Capitalei, dar după 27 iunie 1941 acestea au fost tot mai sporadice, majoritatea concentrându-se asupra oraşelor Botoşani, Iaşi, Huşi, Galaţi, Tulcea. Artileria antiaeriană a acţionat, însă, cu succes, numărul avioanelor doborâte ajungând, zilnic, la şase.

Către mijlocul lunii iulie 1941, atacurile inamicului aerian au fost îndreptate asupra marilor unităţi pătrunse în adâncimea dispozitivului de apărare sovietic, dar riposta tunarilor antiaerieni a fost promptă. Astfel, pentru modul admirabil în care şi-a îndeplinit misiunea, doborând 5 avioane sovietice, Bateria 111 Artilerie Antiaeriană (Bofors) a fost citată prin Ordinul de zi al diviziei blindate, iar locotenentul Smaleni, împreună cu personalul ajutător, au fost propuşi pentru decorare.

La 16 iulie 1941, trupele române au intrat victorioase în Chişinău, documentele de arhivă consemnând: "Copii cu flori în mână ne urau izbândă şi victorie, iar cei mai în vârstă lăcrimau de bucurie şi ne spuneau <<Bine aţi venit, fraţilor, şi Dumnezeu să vă ajute>>".

Acţiunile din zona Odessa au durat de la 1 august până la 16 octombrie 1941, fiind caracterizate printr-un ritm lent de înaintare, datorită rezistenţelor îndârjite ale apărătorilor sovietici, favorizaţi de terenul plat, fără acoperiri şi echipat cu numeroase fortificaţii.

Pentru apărarea antiaeriană a trupelor Armatei 4 în operaţia pentru Odessa şi a Armatei 3 în misiunea ei de a asigura flancul de nord al Armatei 11 germane în operaţiile spre Nipru şi Crimeea, Comandamentul Apărării Antiaeriene a destinat un număr important de unităţi şi subunităţi de artilerie antiaeriană.

În acest sens, sunt interesante câteva elemente ale concepţiei întrebuinţării Grupării 2 Artilerie Antiaeriană în acţiunile de luptă. Astfel, pentru o bună cooperare cu trupele terestre şi o satisfacere imediată a nevoilor de apărare antiaeriană, s-a afectat fiecărui corp de armată câte un grup de artilerie antiaeriană (la Corpul 4 Armată, chiar 2 grupuri antiaeriene). Compunerea grupurilor de artilerie antiaeriană era de cele mai multe ori mixtă, pentru a realiza combaterea inamicului aerian la toate altitudinile.

De asemenea, pentru coordonarea grupurilor de artilerie antiaeriană pe anumite direcţii de acţiune ale trupelor de uscat, dispuse la mari distanţe unele de altele, gruparea a organizat, temporar, comenzi de subgrupări.

Demnă de consemnat este, totodată, adaptarea în mod creator a dispozitivului artileriei antiaeriene la dispozitivul trupelor de uscat, dar care, în ansamblu, să constituie un sistem, creându-se o zonă continuă de foc, astfel: ◆ în faţa dispozitivului, pentru batalioanele de infanterie, s-au dispus subunităţi de mitraliere antiaeriene de 13,2 mm şi de tunuri antiaeriene automate, care să respingă atacurile executate de aviaţie îndeosebi asupra acestor obiective: la sol, la înălţimi mai mici sau împotriva aviaţiei de asalt; ◆ în linia a doua, pentru protecţia grupărilor de artilerie, s-a realizat o apărare antiaeriană mixtă, prin dispunerea celei de-a doua centuri de baterii de calibru mijlociu, ale cărei zone de foc se suprapuneau cu cele realizate de artileria antiaeriană de calibru mic; ◆ o apărare antiaeriană nemijlocită, la obiectiv, pentru aerodromurile din faţă, prin destinarea de baterii de calibru mic şi mijlociu, dar şi de mitraliere antiaeriene, care puteau executa trageri la toate înălţimile probabile de atac ale aviaţiei inamice asupra aerodromurilor respective; ◆ s-a urmărit realizarea unei legături continue de foc între subunităţile de artilerie antiaeriană, evitându-se existenţa "golurilor", a "spaţiilor nebătute", astfel încât combaterea aviaţiei inamice să se asigure eficient şi continuu.

În adâncimea dispozitivului, apărarea antiaeriană a podurilor peste Nistru, a obiectivelor şi aerodromurilor din Basarabia, a podurilor peste Prut şi Siret, a principalelor noduri de comunicaţie etc. a fost preluată de grupările din adâncime.

După capitularea oraşului Odessa, la data de 16 octombrie 1941, a avut loc o largă manevră de material, astfel încât, din 30 de baterii au rămas doar 8, care au participat la apărarea antiaeriană a oraşului Odessa, prin restructurarea dispozitivului grupărilor şi grupurilor antiaeriene, potrivit noii situaţii. În plus, la 18 octombrie 1941, conform ordinului Marelui Cartier General, se hotăra readucerea în ţară, în garnizoanele de dislocare la pace, a marilor unităţi din compunerea Armatei 4, inclusiv a unor baterii de artilerie antiaeriană. Mai mult, la 5 noiembrie 1941, au fost demobilizate din apărarea antiaeriană unele subunităţi de pândă şi de mitraliere antiaeriene de calibru 7,92 mm.

Concluzii în urma participării artileriei antiaeriene la campania din anul 1941

Cu toate succesele remarcabile dobândite în lupta cu aviaţia inamicului, artileria antiaeriană s-a confruntat, însă, în campania anului 1941, şi cu o serie de greutăţi.

Astfel, constituirea bateriilor şi divizioanelor mobile dotate cu mijloace auto s-a făcut "ad-hoc", înaintea începerii campaniei, iar dispunerea lor pentru apărarea antiaeriană a trupelor de uscat a găsit insuficient pregătite subunităţile de artilerie antiaeriană pentru îndeplinirea acestor misiuni. Este adevărat, ele s-au adaptat repede la situaţie datorită experienţei multor ofiţeri, care proveneau din artileria de câmp. Dar se resimţea faptul că bateriile nu erau suficient instruite şi antrenate pentru ocuparea poziţiilor de tragere în imediata apropiere a inamicului, în luarea tuturor măsurilor de mascare; intrarea în dispozitivul de luptă pe întuneric, fără iluminare, dirijate de câte un îndrumător de circulaţie cu ajutorul unui "fanion alb", care să arate drumul de urmat în poziţie şi ocuparea fără zgomot a acesteia, erau aspecte noi, ce se puneau în practică din mers.

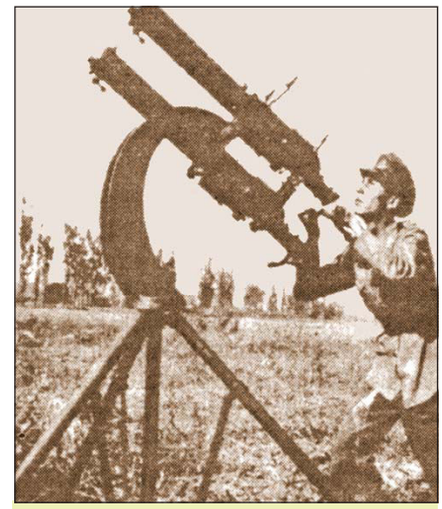
20iulie 1941. Avion sovietic doborât de artileria antiaeriană română la Gura Galbenă

Probleme deosebite au apărut şi pe linia cooperării. În acest context, cooperarea cu trupele acoperite, respectiv cu regimentul de infanterie protejat sau cu statul major al diviziei, precum şi cu grupările de artilerie s-a organizat, la început, cu deficienţe, datorită faptului că subunităţile de artilerie antiaeriană nu au avut practică în această privinţă; nu exista, în acea perioadă de timp, o artilerie antiaeriană a trupelor de uscat şi, ca urmare, şi amplasarea acestora în raport cu deplasarea (sau retragerea) subunităţilor protejate se executa cu dificultate. Totodată, cooperarea cu aviaţia proprie şi recunoaşterea aparatelor acesteia, ca şi distingerea lor faţă de cele inamice se baza doar pe pregătirea cercetaşilor-observatori, a ofiţerilor şi subofiţerilor din baterii, care, la vedere, trebuiau să hotărască aproape instantaneu apartenenţa avioanelor şi, deci, deschiderea focului. Începea să se resimtă nevoia staţiilor de radiolocaţie, care să descopere din timp şi să determine cu precizie dacă avionul este inamic sau amic; lucrul bazat pe observarea la vedere funcţiona relativ normal în condiţiile în care viteza de zbor a avioanelor era încă mică, la nivelul de 300–400 km/h. Pe măsură ce viteza acestora avea să crească, acest procedeu nu mai era eficient.

Conducerea centralizată, respectiv concentrarea focului pe anumite ţinte sau repartiţia lui pe diferite formaţii de avioane, ce se succedau în timp, în cadrul grupărilor şi divizioanelor de artilerie antiaeriană nu era posibilă. Aceasta deoarece la nivel de divizion sau de regiment nu exista planşeta cu situaţia aeriană generală. Ca urmare, întreaga răspundere a combaterii ţintelor aeriene revenea comandanţilor secţiilor (plutoanelor) şi bateriilor.

Totuşi, pentru coordonarea tragerilor de baraj ale artileriei antiaeriene pe timp de noapte, pe baza datelor aparatelor de ascultare, s-a organizat P.C.N.B. (punct de comandă de noapte tip Bungescu) la Pantelimon, sub conducerea locotenent-colonelului Ion Bungescu, ajutat de prof. univ. Miron Nicolescu (ofiţer de rezervă de artilerie antiaeriană), locotenent Aurelian Buţan, sublocotenent Eugen Zahiu şi elevi-plutonieri H. Măgeanu, C. Sulițanu şi M. Dunăreanu.

Serviţii au existat şi în ceea ce priveşte organizarea şi funcţionarea fluxului de aprovizionare cu muniţii şi combustibil. Deplasările mari, ca şi desele schimbări de poziţii, puneau subunităţile în situaţia de a nu cunoaşte sursele de aprovizionare, grupările de artilerie antiaeriană neavând depozite proprii. Multe baterii (care la timpul respectiv aveau gestiune proprie) se aprovizionau cu muniţie peste necesar, lăsând pe câmp, în caz de deplasare neprevăzută, urgentă, cantitatea de proiectile ce le prisosea. Ulterior, s-au fixat subdepozite de muniţii pe grupuri, cu gardă pentru paza la coloanele de muniţii, care aduceau muniţie din depozitele armatei, din interior. Ca urmare, aceste subdepozite se deplasau la ordinul grupărilor de artilerie antiaeriană, măsură care a condus la eliminarea unor greutăţi în aprovizionarea subunităţilor luptătoare.



Mitralieră antiaeriană Schwartzlose, calibru 8 mm

Cu toate aceste greutăţi ale începutului, greutăţi referitoare doar la unităţile de artilerie antiaeriană aflate în protecţia trupelor, subunităţile şi unităţile s-au adaptat repede şi au găsit soluţii viabile de rezolvare, astfel încât, treptat, ele au reuşit să realizeze o apărare antiaeriană tot mai eficientă a trupelor de uscat.

(va urma)

17 octombrie 1941. Artileriştii antiaerieni, din Regimentul 3 Olt, pe poziţie, în faţa Odessei

Locotenent MIRCEA BARAC

Bibliografie:
General de corp de armată (r.) Vasile Bărboi, general de brigadă (r.) Titus Popescu, general de brigadă (r.) Eugen Teodorescu, locotenent-colonel Visarion Neagoe, "Istoria Artileriei şi Rachetelor Antiaeriene Române".

Nota autorului:
Fotografiile au fost asigurate de Muzeul Militar Naţional

Altă şedinţă?!

Unul dintre cele mai bune teste ale capacităţii dumneavoastră de a-i conduce pe ceilalţi este eficienţa şedinţelor pe care le organizaţi. Dacă vorbiţi cu orice persoană care lucrează într-o mare organizaţie, o să vă spună că se pierde prea mult timp în şedinţe care nu au nici un rezultat.

La şedinţe se pierde foarte mult timp. Pentru a evita acest fenomen nedorit, înainte de a organiza o şedinţă, întrebaţi-vă care este scopul acesteia. Este menită să furnizeze informaţii, să colecteze informaţii sau să faciliteze elaborarea unei decizii?

Şedinţele tradiţionale sunt mijloace ineficiente de transmitere a informaţiilor. Ideal este să găsiţi modalităţi care să permită colaboratorilor dumneavoastră să decidă când şi în ce mod vor asimila ceea ce doriţi să le transmiteţi.

Colectarea de informaţii se realizează cel mai bine de la persoană la persoană şi nu trebuie să ocupe prea mult timp.

Pentru luarea unei decizii, şedinţele sunt foarte eficiente, atâta timp cât la acestea participă exclusiv persoanele în a căror responsabilitate intră elaborarea hotărârii respective.

Ghidul şedinţei eficiente

- Anulaţi orice şedinţă care nu aduce beneficii clare.
- Întocmiţi o listă cu participanţii. Este nevoie ca toţi aceşti oameni să participe la o şedinţă?
- Asiguraţi-vă că aţi înţeles la ce se referă fiecare punct menţionat pe ordinea de zi.
- Ordonaţi subiectele de discutat, astfel încât să urmeze logic unul celuilalt.
- Alocaţi timpul necesar în funcţie de importanţa subiectelor, şi nu de urgenţa lor.
- Începeţi la timp!
- Atrageţi atenţia asupra timpului alocat şedinţei. Subliniaţi ora la care trebuie să se încheie.
- Asiguraţi-vă că fiecare participant a avut şansa să-şi spună părerea şi că toată lumea a înţeles ce s-a discutat.
- Nu permiteţi devieri de la subiect.
- Scrieţi o listă cu acţiunile de întreprins şi cu datele-limită ale acestora. Faceţi-o publică în 24 de ore!
- Şedinţele scurte şi listele clare şi concise de acţiuni se ţin minte cel mai uşor.

Vizibilitatea este o caracteristică esenţială pentru un bun manager, făcând posibilă eliminarea şedinţelor lungi şi oficiale. Căutaţi, deci, modalităţi eficiente de a fi vizibil. Mâncaţi în acelaşi loc cu echipa dumneavoastră. Încercaţi să ajungeţi la birou puţin mai devreme, astfel ca, dacă cineva doreşte să vă vorbească, să vă poată aborda înainte de începerea lucrului.

Oricine a pornit pe calea descoperirii de sine ştie că s-a angajat pe un drum foarte lung, care nu se sfârşeşte, probabil, niciodată. E foarte greu să-i conduceţi pe alţii dacă nu aveţi măcar un nivel rezonabil de înţelegere a propriei personalităţi.

Aveţi acces la Internet? Profitaţi!

www.job – consulting.ro, secţiunea TESTE PSIHOLOGICE:
"Sunteţi un manager autentic?"
www.psihoteste.ro, secţiunea COMUNICARE:
"Ştii să-ţi controlezi conduita interpersonală?"
www.psihoteste.ro, secţiunea PERSONALITATE:
"Eşti o persoană metodică?"

"90% din ceea ce oamenii numesc <<management>> constă în a complica exagerat sarcinile atribuite subordonaţilor".

Murphy

Am participat la vreo şedinţă fără să-mi fie clar scopul prezenţei mele acolo?

80% dintre ideile de bază puse în aplicare s-au dezvoltat în cursul unor întrevederi neoficiale.

M-am întrebat vreodată de ce s-a ţinut o şedinţă?

Înainte de a vă grăbi să planificaţi conversaţiile "întâmplătoare" din următoarele zile, formulaţi câteva mesaje-cheie, clare şi concise, pe care să le transmiteţi ori de câte ori se iveşte ocazia.

Reamintesc tuturor celor prezenţi care este scopul şedinţei?

Un prieten mi-a povestit că el foloseşte, cu rezultate foarte bune, testul liftului: dacă reuşeşte să transmită mesajul unui coleg pe timpul deplasării cu liftul, înseamnă că anunţul este suficient de scurt, deci eficient.

Încep şedinţele într-un mod pozitiv?

Prima îndatorire a managerului este aceea de a înlătura toate barierele din calea oamenilor pe care îi conduce.

Când se ia o hotărâre, mă asigur că toată lumea este de acord cu ea?

Şedinţă = formă de comunicare organizaţională.

Ordine de zi = listă a subiectelor care urmează a fi discutate.

Participant = persoană care ia parte la discuţii şi care poate influenţa rezultatele şedinţei prin comportament şi atitudine.

Cvorum = numărul minim de participanţi necesar pentru ca hotărârile luate în cadrul şedinţei să fie valabile.

Îmi impun punctul de vedere atunci când situaţia o cere?

Cea mai des întâlnită greşeală în stabilirea pauzelor este să le faceţi prea rare şi prea lungi. Este mult mai bine să cereţi un efort concentrat pentru o oră, cu o pauză de cinci minute, decât o dimineaţă întreagă de concentrare, urmată de o pauză lungă.

Avantajele pauzelor regulate:
* Reîmprospătează atenţia şi îndepărtează factorii de distragere;
* Sporesc motivarea de a continua dialogul;
* Stimulează creativitatea şi împiedică rutina.

"Cine are cel mai bun coeficient O.O.D.A.* câştigă!"

* O.O.D.A. = Observare. Orientare. Decizie. Acţiune.

col. John Boyd

Ştiu că oamenii aflaţi în grupuri pot lua decizii mult mai riscante decât dacă li s-ar cere să ia decizii individuale?

Un bun manager ştie:
– să ghideze discuţiile spre o concluzie;
– să încurajeze exprimarea unor puncte de vedere diferite;
– să controleze discuţia;
– să încheie şedinţa cu un rezumat;
– să aibă grijă ca deciziile să fie înregistrate.

Rezum concluziile şi mă asigur că toată lumea ştie ce are de făcut?

CONCURS

Eşti în top, deci exişti!

Teddy LAST CHANCE este directorul departamentului de cercetare al unei firme furnizoare pentru armată. Avea un angajat cu performanţe slabe, care nu răspundea la nici un plan de îmbunătăţire şi păgubea operaţiile departamentului, ceea ce a produs în scurt timp scăderea moralului celorlalţi membri ai echipei. Teddy ştia că trebuie să-l concedieze, însă, ca majoritatea managerilor, a amânat decizia.

Până la urmă, angajatul problemă a generat un incident care a făcut imperativă concedierea lui. Teddy s-a consultat cu şeful resurselor umane şi a aflat cu surprindere că, datorită faptului că organizaţia intrase de curând în restructurare, concedierea oricărui angajat însemna radierea postului respectiv din organigrama instituţiei.

A trecut însă repede peste şocul iniţial şi a convocat o şedinţă cu personalul departamentului. A început prin a-şi cere scuze pentru amânarea deciziei, apoi i-a rugat să aleagă una dintre variantele propuse de şeful resurselor umane. Membrii echipei au votat, în unanimitate, pentru concedierea salariatului problemă.

Este Teddy LAST CHANCE un bun manager?

PREMII, FAIMĂ, RECUNOAŞTERE!

Aşteptăm răspunsurile dumneavoastră pe adresa redacţiei, telefonic sau prin e-mail. Datele de contact le găsiţi în caseta redacţională, la pagina 2 a fiecărei ediţii a revistei ***"CER SENIN"***.

Sunteţi talentat şi nu luaţi nici măcar salariu de merit? Dovediţi-o! Intraţi în TOP 10 MANAGEMENT!

Locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

CULDROSE. La Baza Navală Culdrose se instruieşte şi personalul care lucrează pe portavioane. Pentru realizarea instruirii, există o machetă, la scara 1:1, a unui portavion. Este înzestrată cu toate utilităţile specifice, zona înconjurătoare locului de dispunere fiind vopsită în albastru, pentru a reda culoarea apei mărilor şi oceanelor. În cazul în care cineva calcă zona vopsită, în timpul orelor de instruire, se iniţiază procedurile specifice pentru "om la apă". Tot pentru instruire, în cadrul bazei se mai află o escadrilă de avioane Harrier GR3 şi T4. În anul 2001, în Baza Navală Culdrose au fost instruiţi 1.600 de oameni.

ROLLS ROYCE OLYMPUS. Motoarele Rolls Royce Olympus care au propulsat avioanele Concorde sunt identice cu cele aflate pe portavioanele britanice şi distrugătoarele din clasa 42.

ROYAL NAVY. Forţele Navale ale Marii Britanii sunt înzestrate cu un spital plutitor. Mai concret, este vorba de o navă special amenajată pentru activităţile medicale, fiind înzestrată, printre altele, cu săli de operaţie, aparatură cu raze X şi scannere CT. De asemenea, are capabilitatea de a produce oxigen, ce este extras din atmosferă cu ajutorul unei instalaţii speciale.

BLITZ

Detalii despre o serie de elemente caracteristice Armatei Regatului Unit al Marii Britanii.

TRISTAR. Componentă a flotei de transport din cadrul Forţelor Aeriene ale Marii Britanii, aeronava cisternă TRISTAR este destinată operaţiunilor de realimentare în aer a avioanelor de luptă. Este înzestrată cu trei motoare, are o rază de acţiune de 9.173 kilometri şi, în varianta mixtă, cu capabilitate de transport, oferă 160 de locuri. Pe timpul unei singure operaţiuni de realimentare în aer are capacitatea de a livra 70 de tone de combustibil.

FAIRFORD. Baza Aeriană Fairford, din Gloucestershire, dispune de cea mai lungă pistă dintre aerodromurile militare ale Marii Britanii. În timp, pista Bazei Aeriene Fairford a primit o destinaţie specială, aceea de a fi locul secundar de aterizare, din zona emisferei nordice, pentru navele spaţiale aflate în situaţii critice. Până în prezent nu a fost utilizată în acest scop.

GLOSAR DE TERMENI ŞI DEFINIŢII ◆ GLOSAR DE TERMENI ŞI DEFINIŢII

gata – termen utilizat pentru a semnala că o armă este gata de tragere, înţelegând că operaţiunile de ochire, vizare şi încărcare sunt încheiate.

gata de luptă – 1. referitor la un eşalon militar sau la un sistem de arme – disponibil pentru luptă; 2. referitor la personal – oameni apţi de a îndeplini în luptă sarcini pentru care ei sunt destinaţi în unităţile lor.

generator de bruiaj cu căutare automată – sistem compus dintr-un receptor de intercepţie şi un emiţător de bruiaj care cercetează, interceptează şi bruiază automat orice semnal care prezintă caracteristici electromagnetice specifice.

georef – sistem de reperare universal valabil pentru toate hărţile gradate în latitudine şi longitudine. Este o metodă de exprimare a latitudinii şi longitudinii asigurând un traseu pe căi rapide. (Această expresie provine din The World Geographic Reference System). *Denumit şi sistem geografic de referinţă.*

gisment – în domeniul maritim şi aerian, unghi orizontal măsurat între direcţia axului unui mobil şi direcţia unui reper dat. *Vezi de asemenea azimut.*

greutatea maximă admisă pentru aterizare – greutatea maximă totală autorizată pentru ca o aeronavă să aterizeze în condiţii de securitate şi care este dată de limitele tehnice sau operaţionale.

ready – the term used to indicate that a weapon(s) is loaded, aimed and prepared to fire.

combat ready – 1. as applied to organizations or equipment: available for combat operations; 2. as applied to personnel: qualified to carry out combat operations in the unit to which they are assigned.

automatic search jammer – an intercept receiver and jamming transmitter system which searches for and jams signals automatically which have specific radiation characteristics. *Also called "search jammer".*

georef – a worldwide position reference system that may be applied to any map or chart graduated in latitude and longitude regardless of projection. It is a method of expressing latitude and longitude in a form suitable for rapid reporting and plotting. (This term is derived from the words "The World Geographic Reference System"). *See also coordinates.*

relative bearing – the direction expressed as a horizontal angle normally measured clockwise from the forward point of the longitudinal axis of a vehicle, aircraft or ship to an object or body. *See also bearing; grid bearing.*

maximum landing weight – the maximum gross weight due to design or operational limitations at which an aircraft is permitted to land.

prêt – terme utilisé pour indiquer qu'une arme est pointée, chargée, et prête à tirer.

prêt au combat – 1. appliqué à des organismes, du matériel ou des équipements disponibles pour le combat; 2. appliqué au personnel: qualifié pour remplir au combat les fonctions qui lui sont confiées au sein de son unité d'affectation.

brouilleur **à** poursuite automatique – système composé d'un récepteur d'interception et d'un émetteur de brouillage qui recherche, intercepte et brouille automatiquement certains signaux présentant des caractéristiques électromagnétiques spécifiques. *Aussi appelé "brouilleur chercheur".*

géoref – système de repérage universel valable pour toute carte graduée en latitude et longitude. C'est une méthode d'expression des latitudes et longitudes assurant un rapport et un tracé de routes rapides. (Cette expression est tirée des mots "The World Geographic Reference System"). *Voir aussi coordonnées.*

gisement – dans le domaine maritime et aérien, angle horizontal que fait la direction de l'axe du mobile considéré avec la direction d'un repère. *Voir aussi azimut; relèvement "grille".*

masse maximale **à** l'atterrissage – masse totale en charge autorisée pour un aéronef à l'atterrissage, correspondant à des limites techniques ou opérationnelles.

CRISTINA GHENUŢĂ
locotenent-colonel ŞTEFAN BURCĂ

◆ GLOSAR DE TERMENI ŞI DEFINIŢII ◆

O inițiativă a colonelului (r) Alexandru Tudora, președintele filialei veteranilor din sectorul 2, susținută moral și financiar de primarul Neculai Onțanu, a prins viață: elaborarea și tipărirea volumului de memorii de război cu titlul "MESAJ PENTRU POSTERITATE".

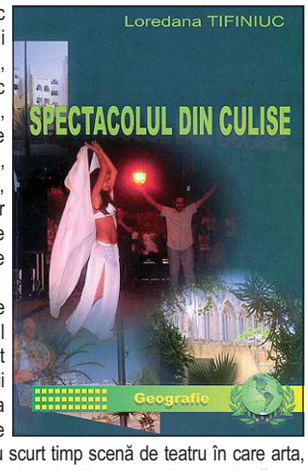
Înscrisă în suita remarcabilelor cărți pe această temă, din cunoscuta colecție "Veteranii pe drumul onoarei și jertfei", noua lucrare aduce în fața cititorilor episoade dramatice ale căror eroi sunt înșiși autorii însemnărilor, participanți pe Fronturile de Est și de Vest ale celui de al doilea război mondial.

Alături de camarazii lor din alte arme își deapănă amintirile de foc veterani din aviație și artileria antiaeriană: generalul-maior (r) prof. Titus Popescu; colonelul (r) Vasile D. Warodin, cu o tulburătoare descriere a acțiunilor de luptă ale bateriei pe care o comanda, la Albița, împotriva aviației, dar și a blindatelor sovietice, fapt pentru care a fost felicitat personal de mareșalul Antonescu; căpitanul Crăciun Sălăjan, pilot de bombardament, cu 183 de misiuni, din care 40 de recunoaștere îndepărtată și restul de bombardament pe orizontală și în picaj; generalul de flotilă aeriană (r) Ion Dicezare, cavaler al Ordinului "Mihai Viteazul" și comandorul (r) Nicolae Manu, piloți de vânătoare, eroii unor misiuni de răsunet în care au nimicit atât ținte aeriene, cât și terestre, contribuind uneori decisiv la succesul trupelor terestre, precum și alți supraviețuitori din Forțele Aeriene care au făcut fala categoriei noastre de forțe în cea mai mare conflagrație mondială.

"Fideli jurământului către țară și propriei lor conștiințe – după cum subliniază în Prefață generalul (r) Marin Badea Dragnea, președintele Asociației Naționale a Veteranilor de Război –, veteranii octogenari ai Filialei "Mareșal Constantin Prezan" a sectorului 2 au reușit să adauge memorialisticii noastre un nou volum, scris cu fidelitate pentru adevăr, dar și cu duioșie pentru camaradul căzut în luptă".

Ceea ce surprinde plăcut, aproape în fiecare episod relatat, este capacitatea de introspecție și selecție a autorilor care, fără a fi de profesie scriitori sau jurnaliști, au izbutit să aleagă din noianul de întâmplări pe cele mai impresionante. Și să le redea pe măsură. Cu nerv, cu acuratețe, cu patos.

Din paginile cărții, momentele referitoare la acțiunile de luptă ale Forțelor Aeriene, prin dinamica și dramatismul lor, sunt, de departe, printre cele mai emoționante. O adevărată pildă de urmat pentru generațiile de azi și de mâine, un autentic mesaj pentru posteritate, cum sugerează și titlul volumului.



Născută în Suceava, funcționar public superior în cadrul Direcției Relații Publice din Ministerul Apărării Naționale, secretar de redacție la revista "Panoramic Militar", redactor-șef al revistei GeoPolitica, redactor-prezentator la postul intern de televiziune al Ministerului Apărării Naționale, colaborator la diferite publicații militare și civile, Loredana Tifiniuc s-a făcut cunoscută cititorilor prin articolele, interviurile, editorialele, anchetele și reportajele publicate în diferite reviste militare și civile.

Proiectul cultural internațional "Odissee 2003", organizat de Institutul Internațional al Teatrului Mediteranean, filiera franceză, a avut menirea de a transfigura artistic ideea unei justiții finale a forței dreptului asupra dreptului forței, la scara întregii umanități, prin intermediul unei nave de luptă din România. O navă devenită pentru scurt timp scenă de teatru în care arta, muzica și poezia au înlocuit freamătul războinic al marinarilor antrenați pentru luptă.

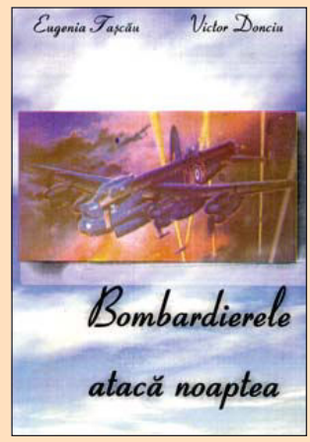
Viața este un spectacol, iar o navă militară a adus odă păcii într-un marș în care militari și actori deopotrivă și-au împletit destinele, culegând ropote de aplauze în toate porturile în care au acostat: Varna, Salonic, Marsilia, Valencia, Alger, Tripoli etc.

Loredana Tifiniuc, corespondent special al Trustului de Presă al Armatei în această odisee, a surprins opinii, păreri și experiențe ale celor de la bordul navei. Corespondențele trimise în țară au reprezentat puntea de legătură între actori și public.

Dincolo de meserie însă, Loredana Tifiniuc a avut ocazia, în timpul celor 52 de zile petrecute la bordul Navei școală "Constanța", să se redescopere pe sine, într-o experiență de viață inedită. Această descoperirre de sine a fost exteriorizată în "Spectacolul din culise", un evantai de imagini și cuvinte scrise cu sufletul. Pentru că cititorul care se așteaptă să descopere între copertele cărții un jurnal de călătorie creionat cu caractere umane și peisaje naturale va fi dezamăgit. Va descoperi, în schimb, reflecții generate de percepția unei aventuri în necunoscut, de răspunsul senzorial al simțurilor, obișnuite cu rutina, în fața ineditului cotidian. O carte de debut în care oamenii sunt frumoși, iar peisajele sunt mirifice pentru că sunt văzute nu cu ochii, ci cu sufletul.

Și le-a pus, timp de mai mulți ani, în paginile "Observatorului militar" cunoscutul ziarist **Eugen Burghelea,** care, încă de când purta gradul de locotenent, s-a afirmat în publicațiile armatei. Fire curajoasă, capabil să se ia de piept cu mai marii zilelor pentru triumful adevărului, Burghelea a țintit în cele mai varii domenii unde se manifestau tare ale sistemului, a ridicat mari semne de întrebare asupra comportamentului unora sau altora, a biciuit racile sociale și cazone.

Cartea lui se putea chema foarte bine și "Întrebări sub ghilotină", fiindcă adresanții erau sus-puși, oameni cu putere de decizie asupra destinelor altora, inclusiv al lui. Nu s-a sfiit însă și a făcut-o cu tăria gladiatorului, tăișul cuvântului său spintecând adesea mai tare decât lama sabiei. Dovadă reacțiile pe care întrebările de pamflet le trezeau. Și, chiar dacă, de cele mai multe ori, victoria în urma apariției acestor întrebări a fost numai a cugetului, efortul a meritat.



Autori ai mai multor cărți despre aviație ("Totul despre escadrila întâi", "Misiunea Tidal Wave", "Escadrila 52 Vânătoare", "Aviatorii", "Sub cerul Pacificului", "Dicționar de aeronautică"), **Eugenia Tașcău** și **Victor Donciu** relatează în "**BOMBARDIERELE ATACĂ NOAPTEA"** episoade dramatice din luptele duse de aviația de vânătoare împotriva bombardierelor americane și engleze asupra Germaniei și României în cel de al doilea război mondial. Cu accent prioritar spre misiunile aviației engleze în repetatele sale raiduri de noapte deasupra țării noastre și riposta hotărâtă a escadrilei de vânătoare de Messerschmitt-uri 10 "Me-10", formată special pentru a contracara masivele incursiuni în spațiul aerian al României ale aviației regale britanice, escadrilă comandată inițial de căpitanul Marin Ghica, iar ulterior, după moartea eroică a acestuia, de locotenentul Boris Ferderber.

Buni cunoscători ai vieții de aerodrom de front și, am zice, cu toată convingerea, și ai intimităților pregătirii și desfășurării misiunilor, fie că folosesc ficțiunea, fie informațiile de la supraviețuitori, autorii reușesc să redea atmosfera tipică atât a momentelor "de liniște dinaintea furtunii", cât și a celor de luptă.

Sunt în aceste pagini memorabile trăiri de o intensitate extremă, multe la limita dintre viață și moarte, clipe de încleștare înverșunată pentru supraviețuire pe cerul însângerat al unor bătălii aeriene de o rară duritate și de un dramatism eroic.

Transpar din filele acestei cărți pilde de o emoționantă dăruire, de sacrificiu suprem, dar și de o fierbinte dragoste de viață.

Fără a cădea într-un patriotism facil, autorii reușesc să evidențieze, printr-o abilă "interceptare" a simțămintelor eroilor, mai mult sau mai puțin exprimate de ei, dar și apelând la izvoare istorice, superioritatea profesională și morală a luptătorilor Forțelor Aeriene Române în confruntarea cu cele mai puternice aviații ale lumii. Cititorul regăsește printre eroii evenimentelor din acele cumplite riposte împotriva unui inamic superior numeric pe celebriiași ai aviației noastre militare: Bâzu Cantacuzino, Alexandru Șerbănescu, Dan Vizanty, Ioan Dobran ș.a., chiar dacă prezența lor în vâltoarea confruntărilor este doar episodică.

Prin apariția acestei cărți, pe care redacția noastră o salută camaradereşte, literatura despre aviatori câștigă o piesă de frumusețe și rezistență.

Pe malul Dunării, la Ruse

AU DISPUTAT MECIUL REVANŞĂ ECHIPELE DE FOTBAL ALE ARMATELOR ROMÂNIEI ŞI BULGARIEI

Echipa noastră de început, cu arma secretă (generalul Popescu) în front

AI NOŞTRI AU JUCAT BINE, AI LOR AU CÂŞTIGAT!

Cel de al doilea meci dintre echipele armatelor României şi Bulgariei s-a desfăşurat la câţiva kilometri sud de Dunăre, în localitatea Ruse, al patrulea–al cincilea oraş ca importanţă din ţara vecină.

După experienţa de la Giurgiu, unde scorul a fost 4–4, în formaţia noastră au apărut modificări: s-a încercat o oarecare împrospătare a forţelor, cea mai spectaculoasă "mişcare" fiind introducerea pe foaia de arbitraj a şefului Statului Major General. Drept urmare, lotul Armatei României a arătat astfel: Ioan Mircea Paşcu, general dr. Mihail Popescu, general de flotilă aeriană Constantin Croitoru, general de brigadă Petru Bejinariu, general de brigadă Costel Tătaru, colonel Dumitru Costache, colonel Nicolae Manea, colonel Ion Fleancu, căpitan-comandor Adrian Enulescu, căpitan-comandor Petre Cristea, căpitan-comandor Leon Gabi Florescu, locotenent-colonel Vasile Mugurel, locotenent-colonel Sorin Bălăşescu, locotenent-colonel Vasile Bote, locotenent-colonel Leonard Glod, locotenent-comandor Dan Ojog, maior Mihail Pirușca, maior Eugen Dobrescu, maior Gabriel Stoica, maior Popa Teodor, căpitan Ştefănel Giuhat, căpitan Dan Buşa, locotenent Valentin Jorescu, locotenent Petre Costin, locotenent Maladin Chiriac şi locotenent Tănase Gelu. După cum se poate observa, cei mai mulţi jucători provin din Regimentul 70 Geniu de Aviaţie.

De data aceasta, antrenorul echipei noastre s-a numit Dumitru Dumitriu, celebrul Ţiţi, tactician şi strateg în ale fotbalului, dar nu cu faima lui Puiu Iordănescu.

Organizatorul şi managerul întâlnirii a fost, ca şi în cazul meciului de la Giurgiu, generalul-locotenent (r) Iosif Rus.

Bulgarii au venit şi ei cu noutăţi, cea mai şocantă constituind-o "încorporarea" a doi civili, unul dintre ei fiind chiar prefectul municipiului Ruse.

Iată şi lotul bulgarilor: Nikolay Avramov Svinarov, general Nikola Ivanov Kolev, Rumen Chipriyanov Januarov, Nikolay Georgiev Tzonev, general de brigadă Stoyan Genkov Genkov, colonel Nikolay Alexandrov Chirpanliev, locotenent-colonel Anri Veselinov Georgiev, maior Kyncho Ivanov Ivanov, locotenent Ivan Kostadinov Stoyanov, căpitan Ilian Ivanov Kirov, maior Milen Iliev Donev, căpitan Tihomir Ivanov Todorov, locotenent Ventzislav Nikolov Stoyanov, locotenent Russian Hristov Makariev, locotenent Ivaylo Stoyanov Ivanov, căpitan Svilen Atanasov Petrov, locotenent Ivan Atanasov Yordanov, căpitan Stefan Petrov Nikolchev, maior Rossen Dimitrov Parashkevov, maior Zheliazko Mihaylov Zhelev, locotenent Stanimir Vasilev Dimitrov.

Galeria bulgară – discretă, dar prezentă

La o primă cercetare a foii de arbitraj a gazdelor, ar părea că efectivul bulgăresc a fost mai mare, numele lor fiindu-le reproduse potrivit cutumei, adică împreună cu cel al tatălui. Dar mai bine nu-i mai numărăţi. Aţi putea sesiza ce masivă promovare de tineret… în fotbal, s-a perpetuat la ei.

Antrenorul lor s-a numit Todor Angelov Vasilev, un nume fără rezonanţă la nord de Dunăre.

Gazdele au editat şi un program al meciului, pe copertă fiind reproduse pozele simbolurilor de până mai ieri ale fotbalului din cele două ţări, Hagi şi Stoicikov, echipaţi în… culorile reprezentativelor naţionale.

Arbitrii, şi ei tot din Bulgaria, nu au influenţat meciul în ideea că i-ar fi favorizat pe români.

De la bun început trebuie să spunem că surpriza cea mare pregătită de ai noştri n-a funcţionat decât până la începutul meciului. După mari eforturi, s-a reuşit echiparea cu tot ce trebuie a generalului

Ţiţi Dumitriu: "Dom' ministru, nu ştiu cum este în NATO, dar în fotbal atacul e atac, apărarea e apărare. Sigur, dacă este cazul, facem şi un meci strategic…"

Mihail Popescu, ba mai mult, a fost prezent şi în teren o bună bucată de timp – la prezentarea formaţiilor şi efectuarea fotografiilor oficiale. Dar, cu puţine minute înaintea fluierului de început, generalul Popescu a urcat în tribună, spre surprinderea totală a antrenorului bulgar, care, vă daţi seama, a fost nevoit să-şi reorganizeze întregul sistem de apărare, construcţie şi atac al echipei.

Despre joc – ce să spunem mai întâi? A fost unul mai dinamic, mai bărbătesc decât cel de la Giurgiu. Ai noştri au combinat mai mult, au construit metodic, dar bulgarii au fost mai atenţi şi au înscris de două ori – o dată la o eroare a arbitrului şi, a doua oară, la o… eroare a apărării noastre. (Nu că echipa Armatei Române ar juca precum echipa reprezentativă a României, dar aşa s-a întâmplat). De fapt, primul gol a fost rezultatul unei combinaţii

Diplomaţie militară şi... fotbalistică

La noi, ministrul apărării naţionale a jucat tot timpul ofensiv, pe partea dreaptă, aproape tot meciul, ceea ce a mai compensat, moral vorbind, desigur, din lipsa de pe teren a şefului Statului Major General.

Câte ceva despre antrenor. Ţiţi Dumitriu, deşi a făcut tot ce a putut şi a ştiut, sau invers, nu a reuşit să-l înlocuiască pe Anghel Iordănescu la o partidă cu miză, totuşi, internaţională. În

Tortul cu rezultatul (care trebuia să fie)!

cu trimiteri directe la stabilitatea balcanică.

Tot în legătură cu soarta scorului, bulgarii conduceau cu 2–1, gazdele cu rang înalt, ministrul Svinarov şi generalul Kolev, au reintrat spre sfârşitul partidei pe teren pentru a echilibra forţele şi... rezultatul. Culmea este că nu au reuşit, iar partida s-a încheiat cu victoria bulgarilor. Aceasta spre dezamăgirea totală a celor care au organizat masa festivă, care afişaseră pe tortul sub formă de teren de fotbal scorul 2–2!

Nu-i nimic, în fotbal se întâmplă, vorba regretatului Toma Caragiu, ca şi în tenis – a gazdelor, semifinalizată cu o pasă pe extrema dreaptă, acolo unde se afla **în ofsaid** un bun cunoscător al locurilor, prefectul de Ruse, Januarov, care a pasat exact şi un coechipier a concretizat. După aceea, scorul nu a mai contat. Echipele au jucat pentru puţinii privitori, ai noştri remarcându-se în mod deosebit prin ratări spectaculoase şi insistent repetate. Dintre jucători îi vom evidenţia în faţa frontului mai întâi pe ministrul bulgar, care a evoluat 17 minute, în prima repriză, cu 10 mai mult decât la Giurgiu. De asemenea, a jucat mai mult, şi mai bine, generalul Kolev, şeful Statului Major General al Armatei Bulgariei.

disperare de cauză, a intrat şi el, la un moment dat, în teren. Dar cum Ţiţi aleargă într-un fel deosebit, nu s-a înţeles cu jucătorii săi. Mai bine l-au înţeles bulgarii, care l-au blocat tot timpul sau i-au luat mingea.

Despre spectatori pot să vă spun că, deşi puţini, cei mai mulţi erau bulgari. Firesc. Dar scandalul cel mai mare l-au făcut spectatorii noştri, care, de fapt, erau ziariştii români ce însoţeau echipa "galbenă" în această deplasare peste hotare. S-au folosit îndemnuri de tot felul, dar pe măsură ce bulgarii nu se lăsau egalaţi, s-a trecut la avertismente. Unele, precum "Nu distrugeţi Podul Prieteniei!", o dată câştigi, altădată pierzi. Numai că ai noştri o dată au făcut egal, iar a doua oară, respectând regula din tenis, au pierdut. Deşi au jucat mai bine decât gazdele lor.

DUMITRU AMARIEI

Nota autorului. Dincolo de tonul acestei pseudocronici fotbalistice, trebuie să evidenţiem faptul că iniţiativa dublei întâlniri între echipele celor două ministere este una cu totul remarcabilă, astfel de contacte completându-le pe cele oficiale şi, mai mult, potenţându-le.

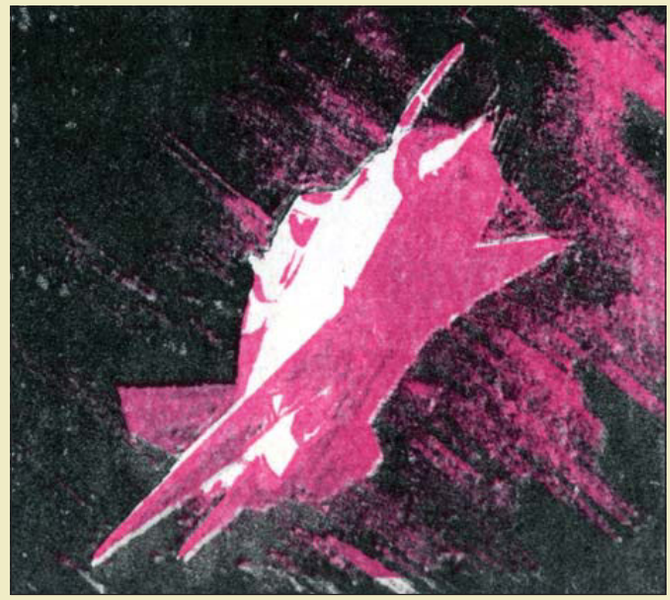
Asta este, ăştia am fost... *Foto: CĂTĂLIN OVREIU*

UN SUPERSONIC A EXPLODAT ȘI S-A RUPT ÎN ZBOR. PILOTUL S-A SALVAT

În seara zilei de 4 septembrie 1972, pregătirea nemijlocită a zborului de noapte, pe aerodromul Borcea, s-a făcut, ca de obicei, de către comandantul unității, comandorul Ioan Zăpârțan, cu deosebită atenție. Capitolul cel mai dezbătut, mai forfecat și "cel mai întors pe zece fețe", cum se spune, a fost catapultarea, salvarea cu parașuta. Aceasta nicidecum întâmplător, ci din cauza faptului că, în urmă cu vreo trei luni, tot noaptea, maiorul Lăzărescu fusese nevoit să se catapulteze.

În unitate existând cinci variante de scaune de catapultare, era, cât se poate de firesc, ca fiecare pilot să fie întrebat și să răspundă separat, corect și precis, privitor la toate manevrele legate de scaunul avionului cu care zbura. De câte ori le repetaseră, le visau, nu alta... Zepi (cum i se spunea comandantului) nu tolera nimic. Dacă voiai să zbori, era necesar să nu inversezi ordinea de executare a manevrelor, să nu omiți nici o comandă, nici o convorbire radio...

La ora fixată a început zborul de noapte... Condiții meteorologice normale. La a treia ieșire, cu o oră înainte de miezul nopții, Zăpârțan (urmând să fie interceptat, ca țintă, de Ioan Năstase și de Nicolae Mandaie) a decolat în forțaj total. În momentul când se pregătea să scoată maneta de gaze din poziția respectivă și să o aducă într-o poziție inferioară, a fost surprins de o explozie formidabilă, venind din spate, adică din direcția motorului. Cerul s-a iluminat năprasnic în roșu-aprins. În clipa când a vrut să-i spună colonelului Șerbănoiu, conducătorul zborului, la radio, că a survenit ceva grav la bord, urletul creat a făcut inutilă intenția sa. În momentul următor s-a auzit a doua explozie, declanșând o a doua emisiune luminoasă foarte puternică și intens albă.



Dacă prima explozie, cea de după decolare, s-a produs pe la 300–400 de metri, la o viteză de peste 700 km pe oră, cea de-a doua – care, practic, a și rupt avionul în două – a avut loc cam la 500–600 metri înălțime, la aproximativ 1.000 km pe oră.

Dându-și seama că partea din spate a avionului (cea cu motorul și ampenajele) s-a desprins, pilotul s-a gândit, pentru o clipă, la soție, la copii și, culmea, la modul în care va fi urecheat de generalul Vasile Alexe, comandantul CAAT-ului. Zborul său a continuat încă vreo 7–8 km, doar cu partea din față a fuzelajului. În această situație a recurs la catapultare. Înălțimea fiind mică, pilotul a căzut în pădure, printre stejari înalți de 15 m. Partea din față a avionului a mai zburat puțin, după care s-a prăbușit pe o miriște, făcând o groapă de 5 metri. Contactul pilotului cu solul a fost unul deosebit de dur. Noroc că bistrițeanul nostru era voinic și rezistent și nu s-a ales cu nici o fractură. Când s-a ridicat în picioare, a simțit niște dureri ascuțite la ambele gambe. Și-a dat imediat seama că, în timpul catapultării, uitase să-și scoată picioarele de pe paloniere, din care cauză scaunul, prin opritoarele sale, își făcuse singur datoria. Deci, una vorbise la pregătirea zborului, și alta (nu) făcuse în realitate! Și-a dat seama unde se află după lumina proiectoarelor care încă mai funcționau la aerodrom. Bine orientat, a pornit repede spre... casă. Spre ghinionul lui, după o jumătate de oră de mers pe întuneric, intră într-un canal de irigații cu apa de peste doi metri adâncime. Foarte bun înotător, deși cu costumul de suprasarcină plin de apă, el trecu totuși dincolo și, agățându-se cu mâinile de plăcile de ciment care acopereau malurile, ieși din apă și se îndreptă spre luminile ce se profilau la orizont.

Când haita de câini ciobănești ai stânii de la Bărăganu l-a întâmpinat cu larmă mare, Zăpârțan (după un obicei cunoscut în copilărie) s-a așezat și i-a liniștit. Câinii au tăcut mai cu seamă când l-au auzit dojenindu-i: "Ce-i cu voi, bă, căţălandrilor? Ați uitat vocea comandantului de la avioane?"

Peste puțin timp avea să ajungă în unitate. Spre bucuria tuturor aviatorilor din acea mare familie care lucra pe aerodromul militar Borcea. A primit telefoane de la... eșalon, de la generalii Drăghici și Niculescu, care l-au lăudat pentru curajul lui și au detensionat situația.

Doar soția lui Zăpârțan – care nu aflase ce se-ntâmplase cu soțul ei – s-a mirat văzându-l: "Dar ce-i cu tine? Doar nu te-ai bătut cu cineva?! Ești plin de sânge!"

După 10 zile, Zăpârțan și-a reluat activitatea normală. Și avea să mai zboare pe supersonic încă 7 ani, până la pensionare. Ulterior, a fost avansat la gradul de general.

Concluziile anchetei.

Explozia avionului, zburând în forțaj total, s-a datorat smulgerii a două palete ale compresorului de înaltă presiune, care au spart învelișul motorului și al fuzelajului în dreptul rezervorului de petrol nr. 7. Cele 2 palete au făcut spărturi atât de mari, încât s-a inundat fuzelajul cu petrol și s-a produs acea explozie uriașă. Dar, cum am văzut, totul s-a terminat cu bine.

Comandor (r)
ION CLENCIU

HERALDICA BAZEI 86 AERIANĂ – FETEȘTI

35
iaK-52